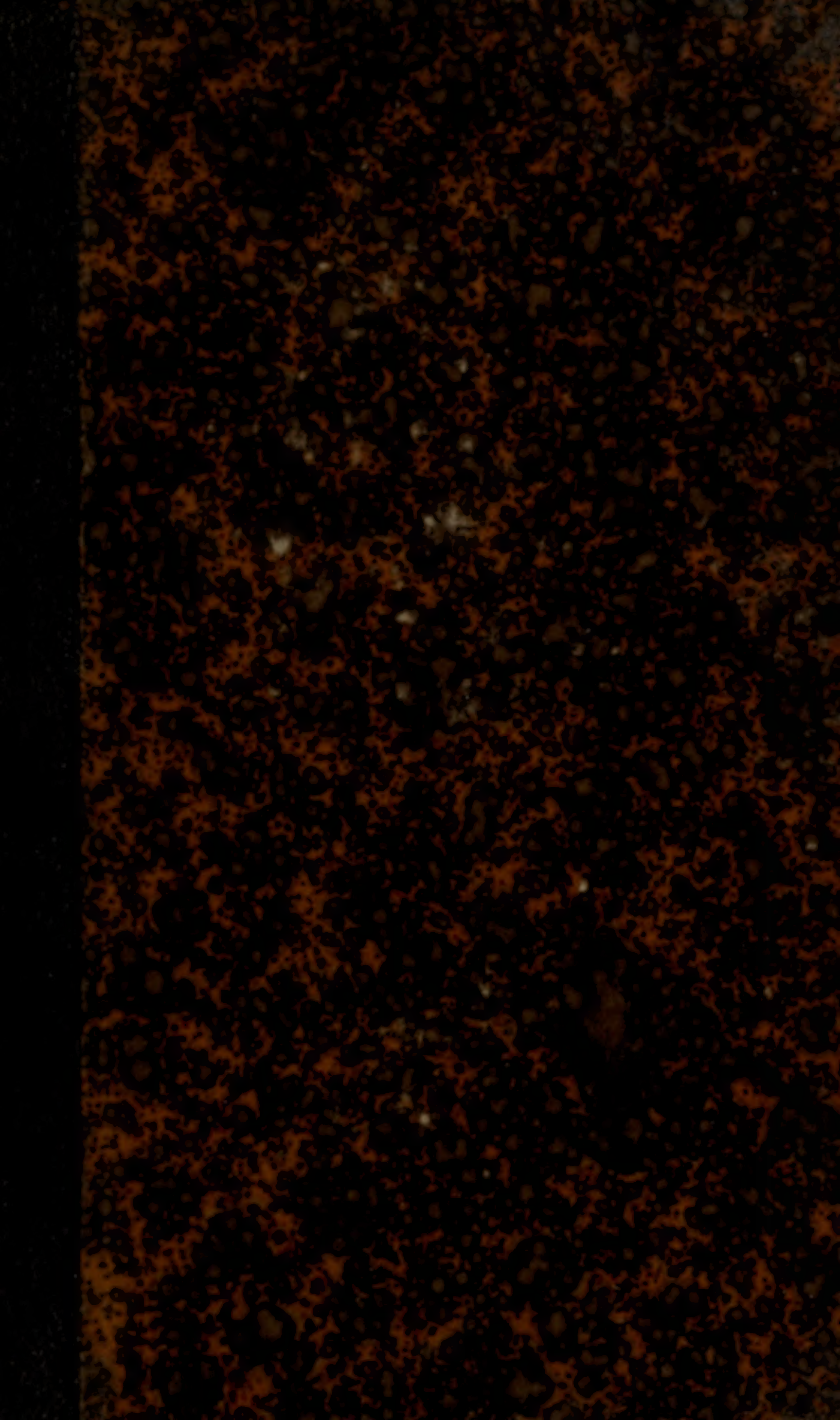
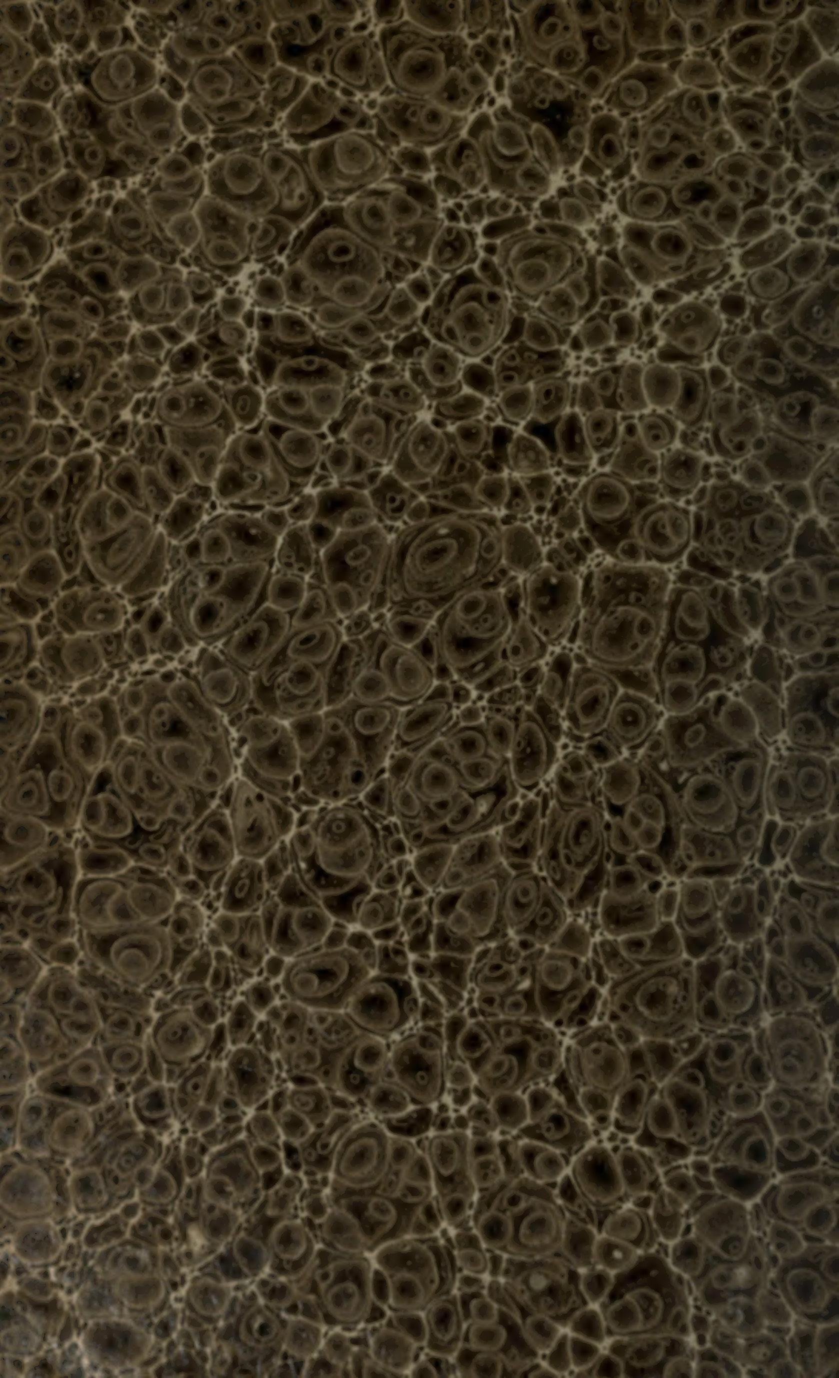
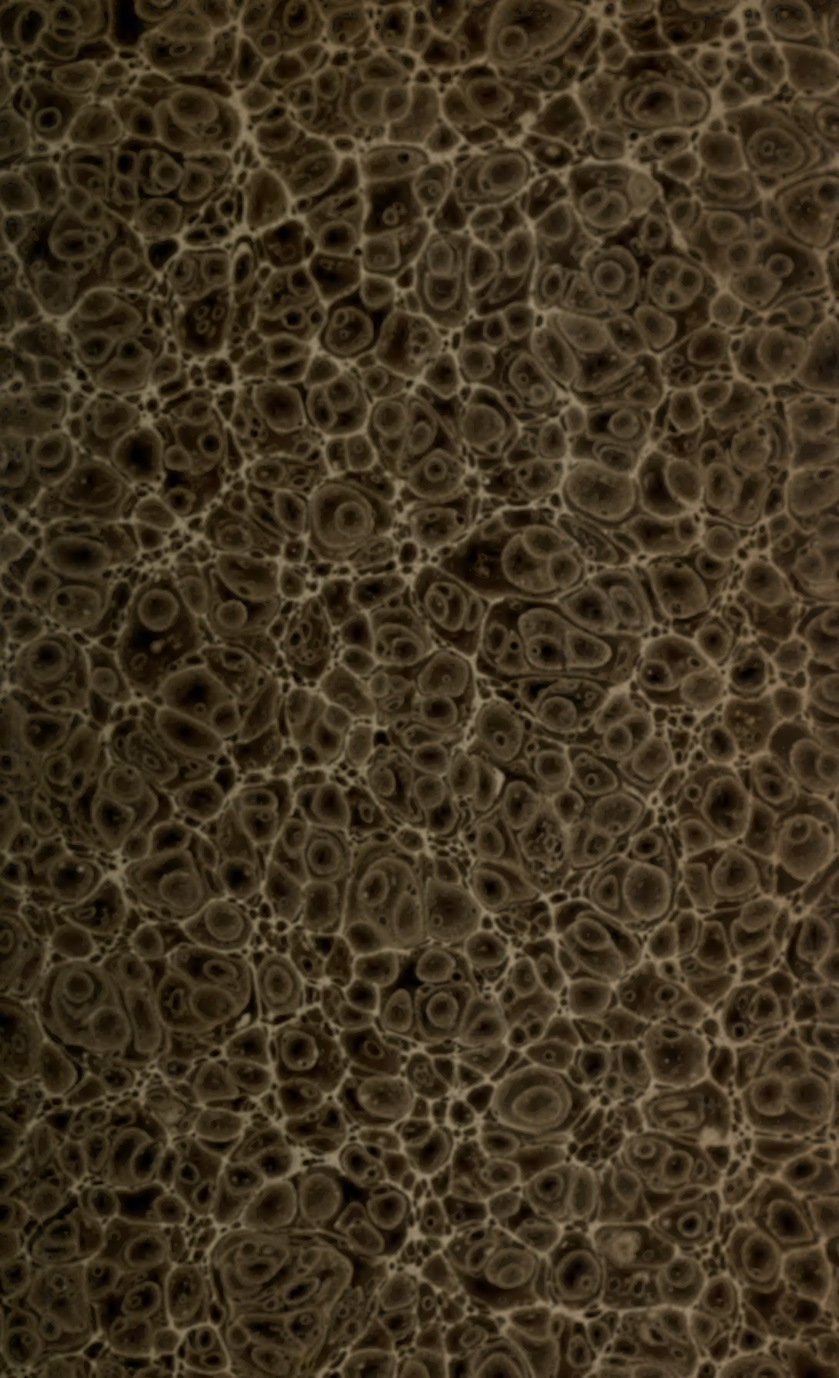






L'ORGANISATION

DE

NOTRE MARINE MARCHANDE

DU MÊME AUTEUR

La Propagande germanique aux États-Unis. Librairie Chapelot, 1 vol. petit in-8° avec 8 illustrations .... **2 fr. 50**

LA FRANCE AUX ÉTATS-UNIS. — ***Comment concurrencer le commerce allemand.*** Berger-Levrault, édit., 1 broch. in-8°. **1 fr. 25**

Louis ROUQUETTE

L'ORGANISATION

DE

NOTRE MARINE MARCHANDE

ET

NOTRE EXPANSION ÉCONOMIQUE



PARIS
LIBRAIRIE CHAPELOT
MARC IMHAUS & RENÉ CHAPELOT, ÉDITEURS
30, Rue Dauphine, VI° (Même Maison à NANCY)
1917

I

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Notre marine marchande, qui disputa longtemps le premier rang à l'Angleterre, tient aujourd'hui la quatrième place après l'industrieuse Norwège.

A quoi faut-il attribuer cette déchéance?

Plusieurs raisons y contribuent.

La première est le manque d'initiative et de hardiesse, nécessaires pour courir les risques d'une telle entreprise, de la part de nos armateurs.

La seconde se trouve dans le manque d'outillage moderne et dans l'aménagement défectueux de nos ports.

Enfin, il nous manque le frêt lourd, à bon marché. Nous n'avons que du frêt riche, léger, d'une manipulation délicate et difficile (ouvrages de modes, ameublements de luxes, objets d'art, etc.). Le frêt lourd est seul rémunérateur lorsqu'il est abondamment rassemblé. Il constitue les bénéfices réguliers du commerce maritime et la base des chargements.

Nous devrions également, de par l'attrait qu'exerce

notre pays aux yeux des étrangers et notre situation géographique, voir augmenter sans cesse le mouvement des passagers. Il n'en est malheureusement rien.

Nous nous sommes peu préoccupés de la nécessité primordiale de faire accorder nos moyens de transports avec les progrès constants de l'industrie maritime, et le drainage de nos marchandises reste encore à organiser d'une façon pratique.

Or, il est de toute impossibilité que nos ports soient alimentés si nous ne faisons effort, et grand effort, pour créer des courants de circulation qui entraînent vers eux, au meilleur marché possible, nos produits d'exportation.

Pour cela, nous devons améliorer notre réseau de canaux, augmenter le nombre de nos gares fluviales, agrandir celles existantes, mettant en communication nos canaux et nos voies ferrées.

Tout s'enchaîne, les améliorations appelleront de toute nécessité la revision de l'abaissement de nos tarifs de chemins de fer. Cela fait, il nous sera facile d'établir les courants de marchandises dont nous parlions.

Un de ces courants devra se diriger vers le Sud, un autre vers le Nord, puis nous aurons à créer une grande voie de transit de l'Est à l'Ouest.

Le jour où nous aurons ainsi facilité l'agglomération de nos produits sur un petit nombre de points, nous aurons rendus viables les ports où se produira cette concentration.

On a longuement palabré sur le nombre de ces ports. Quatre au plus seraient nécessaires. C'est vers eux que devraient converger toutes nos forces commerciales et industrielles, après les avoir pourvus auparavant de tout l'outillage moderne indispensable, afin qu'ils puissent lutter à égalité contre la concurrence des grands ports étrangers.

Ce n'est pas toutefois que nous demandions l'abandon complet des petits ports de minime importance : ils ont leurs intérêts propres et font vivre toute une laborieuse population. Ne serait-ce que par esprit de justice et de solidarité, leur droit à la vie est absolu.

On distingue aujourd'hui trois catégories de ports : première, deuxième et troisième importance.

Dans la première catégorie, sept ports sont compris : Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux, Marseille.

La deuxième catégorie comprend neuf ports : La Rochelle-Pallice, Bayonne, Cette, Caen, Boulogne, Calais, Dieppe, Brest, Cherbourg.

En dix-neuf ans, les ports de première catégorie ont reçu de l'Etat 397 millions; ceux de deuxième, 151 millions et les ports de troisième catégorie, 113 millions, soit 17 %.

L'effort de l'Allemagne est bien plus considérable. A côté des grands ports de Hambourg, de Brême, de Kiel, des sommes considérables ont été dépensées à Emdenbourg, Harburg-sur-l'Elbe, Lubeck, Stettin, dont le nouveau port a coûté 30 millions de francs.

Dantzig, Kœnisberg, qu'on a relié à la mer par un canal; 13 millions ont été dépensés à Memel, dont l'entretien annuel est de 182.500 marks; Pillau, Neufahrwasser, Kolberg, Swienemünde, Rostock, Wismar, Geestemunde, etc.

Mais, s'il serait profondément injuste d'abandonner « les petits ports », l'Etat ne doit reculer devant aucun sacrifice pour développer méthodiquement et scientifiquement les ports qui, par leur situation naturelle et commerciale, sont appelés à occuper le premier rang.

Pour cela, il faut non seulement se placer au point de vue immédiat, mais encore prévoir autant que possible l'avenir.

Il faut délaisser absolument toute contingence électorale pour ne voir que l'intérêt général de la nation.

Aménageons sur chaque mer un ou deux ports susceptibles de recevoir à toute heure les navires de fort tonnage et dotons-les d'un outillage supérieur.

Etablissons des programmes d'ensemble, voyons grand et réalisons vite, de façon à ne pas nous laisser surprendre par les progrès incessants réalisés par les puissances étrangères.

En quatre-vingts ans, la France a dépensé 4 milliards pour ses ports et ses canaux; 9 milliards pour ses routes; 20 milliards pour ses voies ferrées et, malgré ce, elle n'a ni un grand port de premier ordre, ni un système ferroviaire parfait.

Déjà, nous savions que les ports étrangers détournaient une partie de nos marchandises, étant donné

leurs commodités et la modicité de prix du frêt. Si cette attirance continuait, nos ports auraient vécu et, avec eux, notre marine marchande, gage de notre influence mondiale.

La France envoie annuellement à l'Angleterre pour plus de 130 millions de francs de marchandises pour les réexpédier sur tous les points du globe.

Nos commerçants expédient des quantités considérables de produits sur Anvers et Rotterdam, parce qu'ils obtiennent non seulement des prix de transport beaucoup plus avantageux, mais aussi des départs plus fréquents.

Avant la guerre les fabricants de gants de Grenoble adressaient à Anvers pour l'Amérique leurs marchandises. On a également cité l'exemple de cet industriel de Mantes qui, vu les tarifs ridiculement exagérés des compagnies françaises, trouvait avantageux d'envoyer ses produits de Mantes au Havre, du Havre à Rotterdam par navire qui les transbordait sur d'autres bateaux se rendant à New-York.

Les fabricants de conserves alimentaires de l'Ouest et du Sud-Ouest sont, pour semblables raisons, dans la nécessité de se servir des ports anglais et hollandais pour leurs envois lointains.

« Il résulte de tout ceci, dit la Chambre de com-
« merce française de Londres, qu'en dépit, ou bien
« plutôt à cause des énormes primes qu'elle reçoit,
« notre marine marchande est singulièrement au des-
« sous de sa mission et que l'effet de ces primes, tout

« en créant des frais d'administration très supérieurs « à ceux d'autres pays, sont loin de rendre à nos com« patriotes qui les payent, au commerce particulière« ment, les services qu'ils ont le droit d'en attendre. »

Avant la guerre, le transport de la tonne de vin de Hambourg à Yokohama coûtait 37 fr. 50 à 43 fr. 75 sur un bateau allemand; de Marseille à Yokohama, par navire français, il coûtait 70 francs.

Le frêt courant de Londres à Sydney était de 35 à 40 shillings; de Marseille à Sydney, il était de 70 francs.

Des voiliers eussent pu établir une concurrence à 50 francs, mais ils trouvaient plus avantageux de naviguer en vue de primes dans les ports du Nord.

Même situation à Madagascar, pays pour lequel le frêt coûtait 75 francs la tonne aux Chargeurs Réunis, alors que la compagnie anglaise prenait à Londres pour Maurice, où ses vapeurs vont en quittant Madagascar, du frêt à 45 shillings la tonne.

Ce qui se produit pour les marchandises existe aussi pour les passagers: depuis longtemps déjà, les steamers des grandes flottes ne peuvent plus entrer dans nos ports et se voient dans l'obligation, honteuse pour nous, de débarquer leurs nombreux passagers par transbordement lorsqu'ils ne se contentent pas de brûler l'étape.

Ces steamers entrent avec toutes facilités dans les ports d'Anvers, de Belfast, de Liverpool, de Southampton, de Londres, de New-York, de Hong-Kong, de San-Francisco, de Melbourne, de Sydney, de Rio-de-Ja-

neiro, de Bombay, de Gibraltar, de Gênes et dans bien d'autres encore, alors pourquoi n'entreraient-ils pas chez nous?

A l'heure actuelle, sur quarante-huit compagnies de navigation qui assurent le service entre l'Europe et l'Amérique, il y a seulement quatre compagnies françaises.

Ces compagnies transportent peu de passagers : en 1909, 6,53 %; en 1910, 6,44 %; en 1911, 5,95 % seulement.

Leurs paquebots sont peu nombreux, démodés, de petit tonnage et de faible vitesse; le plus grand paquebot, *France* (C. G. T.), jauge 23.666 tonnes et prend le neuvième rang.

Le tableau ci-après donnera une idée de la place que nous occupons dans le monde.

Tonnages comparés des flottes des principales compagnies de navigation du monde

(Chiffres fournis par Lloyd's Register.)

Voici, comparé, au commencement de 1912, le tonnage des flottes des principales compagnies de navigation du monde (en tonnes de jauge brute) :

		Vapeurs	Tonnes.
Hamburg Amerika-Line	Hamburg	179	1.163.985
Norddeutscher Lloyd	Bremen	128	723.150
Ellermann Lines Ltd et Bucknall's S. S. Lines Liverpool	London	124	521.587
British India Steam Nav. Co. Ltd	Glascow / Calcutta	125	496.728
Ismay, Imrie and Co. (White Star Line)	Liverpool	34	493.220
Peinsular and Oriental Steam Nav. Co.	London	67	468.575
Furness, Withy and Co. Ltd. West	Hartlepool	115	414.751
A. Holt and Co. (Blue Funnel Line)	Liverpool	61	389.036
Cie générale Transatlantique	Paris	79	356.720
Nippon Yusen Kabushiki Kaiska	Tokio	83	339.719
Union Castle Mail S. S. Co. Ltd	Glasgow	47	314.222
Messageries Maritimes, Paris et	Marseille	65	297.080
Deutsche Dampfschiffahrts Ges « Hansa »	Bremen	60	295.110
Elder, Dempster and Co. Ltd	Liverpool	97	285.490
F. Leyland and Co. Ltd	Liverpool	37	279.810
T. and J. Harrison	Liverpool	56	273.949
Cunard Steam Ship Co. Ltd	Liverpool	24	266.100
Royal Mail St. Packet Co	London	50	257.913
Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Ges	Hamburg	56	246.969
Societa di Navigazione a Vapore del Lllyod Austriaco	Trieste	66	228.740
Deutsh - Australische Dampschiffahrts Ges.	Hamburg	45	213-53
W. Ruys und Zonen	Rotterdam	34	200.704

Le nom français est-il condamné à être ignoré des grands armateurs anglais ou américains, et cela parce que nous ne savons pas, nous ne voulons pas faire les efforts indispensables pour donner satisfaction aux exigences nouvelles?

A quoi donc nous servent nos magnifiques côtes marines si elles doivent rester inactives et improductives? A quoi bon également notre merveilleuse tradition maritime si elle ne doit nous laisser qu'un orgueil impuissant?

A l'étranger, les pouvoirs publics, les Chambres de commerce, dont les vues d'ensemble témoignent d'un esprit de suite qui semble nous faire défaut, s'appliquent à concentrer sur un nombre très limité de ports, judicieusement choisis, tous les moyens d'action dont ils peuvent disposer.

En France, plus soucieux de l'intérêt local que de l'intérêt général — intérêt local plus souvent électoral — nous dispersons notre effort financier sur une multitude de petits ports incapables par eux-mêmes de prospérer, qui végètent misérablement et sont une charge lourde pour notre marine marchande.

Tandis que dans tel de nos grands ports, où le transit est important, les navires attendent plusieurs jours leur tour de quai — ce qui cause des surestaries considérables, qui se chiffrent par dizaine de mille francs, et cela parce que les aménagements du port ne sont pas suffisants — on jette l'argent par centaines de mille

francs pour l'établissement factice de ports de onzième catégorie.

Certes, chez un grand peuple, l'orgueil est une noble qualité, un ressort puissant, mais pourquoi ne pas joindre aux souvenirs des gloires passées l'orgueil du temps présent. Il nous faut renouer, intensifier notre activité et non créer de nouvelles tutelles. Il est nécessaire de transformer à bref délai ceux de nos ports appelés à compter parmi les plus grands et les mieux installés du monde. Pour arriver à ce résultat, il est indispensable de les organiser en ports francs et d'y créer de vastes entrepôts internationaux.

Il faudra modifier profondément notre législation sur l'inscription maritime. C'est une mesure qui s'impose. Il faut aujourd'hui à notre marine de guerre beaucoup plus de mécaniciens et de chauffeurs que de gabiers, qui se formaient autrefois sur nos flottilles de pêche, et le moindre mécanicien de Saint-Etienne ou de Saint-Chamond est plus utile sur un navire de guerre que le plus éprouvé des pêcheurs de Cette ou de Saint-Malo.

L'inscription maritime entraîne — ce n'est pas niable — pour l'industrie des transports maritimes, de lourdes charges. C'est dans une certaine mesure en compensation de ces charges qu'ont été instituées les « primes à la navigation » et la « compensation d'armement ».

La loi du 27 septembre 1793 exige que la totalité des officiers et les trois quarts de l'équipage soient de

nationalité française. L'armement français est donc dans l'impossibilité de faire appel à la main-d'œuvre étrangère ou indigène, dont l'emploi — surtout lorsqu'il s'agit de l'indigène — est moins onéreux.

Les grèves d'inscrits, qui ont bouleversé si profondément le monde maritime français, n'ont ni dissipé ce malaise ni amélioré la situation. Les résultats ont été lamentables. Cette grève, ou plutôt ces grèves successives, qui ont eu lieu à Marseille, du 23 avril au 4 octobre 1904, ont, d'après les estimations généralement admises, coûté environ 80.000.000 de francs, en ne comprenant dans cette somme que les pertes réelles résultant soit du frêt perdu par les compagnies, soit du manque à gagner par les industries intéressées, soit enfin par les salaires ouvriers qui peuvent figurer dans les calculs pour une somme de 120.000 francs par jour.

L'élément de perte très important résultant d'une si longue interruption des services maritimes n'est naturellement pas compris dans cette estimation.

Les causes profondes de cette grève sont dans les nombreux conflits ouvriers qui, depuis plusieurs années, causaient un malaise général; mais si elle a pu prendre de façon aussi grave et aussi brusque l'extension que l'on sait, *c'est parce que les lois et règlements actuellement en vigueur sur le service à bord des navires de commerce n'ont pas été appliqués.*

Nous ne partageons pas l'opinion de ceux qui refu-

sent à la catégorie spéciale des inscrits maritimes tout droit légal de grève.

La loi de 1884 sur les syndicats professionnels ne les exclut pas de ses prévisions; or, ces syndicats ayant pour but de régler les conditions du contrat de travail, il se peut qu'un syndicat d'inscrits maritimes décide une grève.

Mais ce qui est indiscutable, c'est que l'inscrit maritime ne doit pouvoir exercer sa liberté de grève qu'en l'absence de toute obligation légalement contractée par lui et constituant un contrat de travail pour un temps déterminé.

Quand un inscrit maritime s'engage à bord d'un navire, il passe, en présence de l'administrateur de la marine, un contrat dont la forme spéciale est l'armement du rôle d'équipage dont la durée est, pour le long cours, la même que le voyage, et pour le cabotage et la pêche généralement d'un an.

Donc, à partir du moment où le rôle d'équipage est armé jusqu'au moment où il est désarmé, les inscrits maritimes se trouvent liés par un contrat de travail spécial et, s'ils peuvent faire partie d'un syndicat, la liberté de grève leur est par contre momentanément enlevée.

Donc, les cas de désertion et d'indiscipline qui ont marqué le commencement du conflit de 1904 avaient un caractère délictueux et c'eût été du droit strict et du devoir de l'autorité publique d'y mettre obstacle.

Or, aucune poursuite n'ayant été exercée contre

l'équipage de l'*Abd-el-Kader* qui, le premier, à la suite de l'incident Angeli, quitta le bord le 7 avril, les équipages de la *Ville-de-Barcelone*, du *Général-Chanzy* et de la *Ville-d'Oran* suivirent immédiatement son exemple.

Ces mêmes faits se sont renouvelés à des dates différentes sur un grand nombre de navires, sans que jamais l'autorité maritime soit intervenue pour réclamer l'exécution de la loi.

Cependant, en face des obligations imposées par le rôle d'équipage aux inscrits maritimes embarqués, les obligations de l'armateur sont assez lourdes pour que sa cause soit prise en considération.

Les cas d'indiscipline les plus caractérisés et tombant sous le coup de dispositions les plus précises ont été laissés sans poursuite; nous pourrions citer un grand nombre de cas dans lesquels l'autorité du capitaine ou de ses officiers a été absolument méconnue par les équipages, sans que ceux-ci aient été rappelés au respect de leur devoir.

Or, il est incontestable que les conflits graves de 1904 auraient pris une tournure différente, du moins en ce qui concerne les inscrits maritimes, si l'administration de la Marine avait exigé l'exact accomplissement des obligations contractées.

On aurait pu, par exemple, rendre irréalisable l'armement de nouveaux rôles d'équipages, ce qui aurait eu pour résultat de limiter la grève aux seuls navires en partance de Marseille et n'ayant pas encore armé

leur rôle d'équipage; l'arrêt des relations maritimes n'aurait, de cette façon, pu être aussi subit et une des causes principales des conséquences désastreuses qui suivirent aurait été atténuée.

Il est certain que si les équipages régulièrement embarqués n'avaient pas pu impunément déserter leur bord, la grève de Marseille aurait été infiniment moins grave.

Donc, la simple application des lois et règlements actuellement en vigueur paraît suffisante pour empêcher le retour de pareils événements, sans qu'il soit nécessaire de recourir à des mesures spéciales.

Pour les dockers, la question est toute différente : l'embauchage se faisant d'ordinaire à la journée, aucune mesure légale ne peut empêcher la déclaration brusque et complète d'une grève.

Cependant, il paraît certain que si le mouvement de sympathie créé par les dockers parmi les inscrits maritimes s'était heurté aux prescriptions de l'administration exigeant pour ces derniers l'exécution de leur contrat, le travail ne se serait pas arrêté si brusquement sur les quais.

Les pouvoirs publics auraient pu ainsi empêcher l'exercice d'une véritable tyrannie de la part des ouvriers grévistes sur ceux qui voulaient continuer à travailler.

En résumé, le respect des conventions librement signées et le respect de la liberté du travail auraient assuré à la fois la protection des ouvriers de bonne

volonté et celles des intérêts si considérables représentés par le commerce de la marine marchande.

A ce sujet, la Chambre de commerce de Paris a émis le vœu suivant :

« 1° Qu'en attendant la refonte de la législation sur les inscrits maritimes que les lois soient strictement appliquées;

« 2° Que les mesures les plus énergiques soient prises pour sauvegarder la liberté du travail en cas de grève. »

On nous excusera de nous être étendu aussi longuement sur cette question des grèves de Marseille, mais ce sujet a une importance tellement capitale pour la vie même de notre marine marchande, qu'il était utile de lui donner toute son ampleur.

II

HISTORIQUE DE LA PROTECTION ACCORDÉE A LA MARINE MARCHANDE

Au moment des guerres de la Révolution, la Convention nationale, désireuse de développer en France l'industrie des constructions navales, qu'elle considérait, à juste titre, comme nécessaire à la défense nationale, décida, par l'Acte de navigation du 21 septembre 1793, que les navires construits à l'étranger ne pourraient être francisés (c'est-à-dire admis à naviguer sous pavillon français). Cette disposition fut maintenue jusqu'en 1860, si bien que, jusqu'à cette époque, les chantiers français ont été à l'abri de toute concurrence de la part de l'étranger.

De plus, pour réserver au pavillon français un trafic qui ne pourrait lui être enlevé par les marines marchandes étrangères, l'Acte en question décidait, dans son article 3, que l'importation en France et dans les colonies ou possessions françaises de toute denrée, production ou marchandise étrangère, ne pourrait être effectuée que par des bâtiments français ou sous pavillon de la puissance à laquelle appartenait le port d'ex-

pédition. L'Acte de navigation excluait ainsi des transports entre la France et ses colonies, et entre les pays étrangers et la France, ce qu'on appelait les « pavillons tiers », c'est-à-dire les navires armés sous un pavillon autre que le pavillon français, ou celui de la nation d'où provenait la marchandise importée.

Les dispositions relatives aux pavillons tiers ne furent jamais intégralement appliquées, car à la fin des guerres du premier Empire la marine marchande française se trouvait hors d'état de suffire aux besoins du commerce maritime. Aussi, la loi de douane du 28 avril 1816 modifia sur ce point l'Acte de 1793 en frappant seulement d'un droit de douane supplémentaire les marchandises importées en France par des navires étrangers. Ce droit de douane supplémentaire prit le nom de « surtaxe de pavillon ». Toutefois, cette modification ne s'appliqua qu'aux transports entre les pays étrangers et la France, les transports entre la France et ses colonies ou possessions restaient réservés au pavillon français à l'exclusion du pavillon étranger.

Dans la suite, le gouvernement français fut d'ailleurs conduit à apporter certaines atténuations dans l'application des surtaxes de pavillon. Par différentes conventions de navigation, dont la première fut celle du 24 juin 1822, conclue avec les Etats-Unis d'Amérique, il dispensa de la surtaxe de pavillon les navires des puissances ayant conclu avec la France une convention de navigation, à condition qu'il ne s'agît que

d'opérations maritimes effectuées directement entre la France et les pays contractants.

Cette situation, qui donnait au pavillon français des avantages considérables sur les pavillons étrangers, se maintint jusqu'en 1860. A cette époque, l'adoption de la politique libre-échangiste, résultant du traité de 1860, vint modifier considérablement la situation de la marine marchande française.

Tout d'abord, la convention de commerce, conclue avec l'Angleterre le 25 octobre 1860, apporta une première brèche au monopole dont jouissaient les chantiers de construction. Elle permit, en effet, la francisation, c'est-à-dire l'admission au pavillon français, des navires construits en Angleterre contre le paiement d'un droit de douane qui, pour les bâtiments en fer, était de 70 francs par tonneau de jauge, droit qui devait être abaissé à 60 francs à partir de 1864.

Deux décrets, en date du 25 août 1861 et du 5 février 1862, permirent la francisation, dans les mêmes conditions, des navires construits aux Etats-Unis et au Canada.

D'autre part, le privilège qu'avaient autrefois les armateurs français pour l'intercourse entre la France et ses colonies ou possessions fut supprimé par la loi du 3 juillet 1861, qui permit aux colonies d'employer, dans leurs relations avec la métropole, le pavillon étranger concurremment avec le pavillon national.

Cependant, pour ne pas enlever brusquement à la marine marchande française l'ensemble de la protec-

tion dont elle avait bénéficié jusque-là, le gouvernement impérial avait maintenu, dans les traités qu'il avait signés, les surtaxes de pavillon frappant les marchandises importées par navires, battant pavillon d'un pays autre que celui d'où provenait la marchandise. D'autre part, les mêmes traités laissaient subsister, à l'égard des marines marchandes étrangères, des droits de navigation, comme les droits de tonnage, dont étaient exempts les navires français.

Mais sous la pression des doctrines libre-échangistes, le gouvernement impérial fit adopter la loi du 10 mai 1866, qui enlevait toute protection, à la fois à l'industrie des constructions navales et à celle de l'armement.

Dans son article 3, cette loi décidait que les navires construits à l'étranger pourraient être francisés en acquittant un simple droit de 2 francs par tonneau de jauge. Si l'on tient compte que ce droit se substituait à celui de 70 francs, précédemment établi, c'était, comme on le voit, la suppression de toute protection pour les chantiers de construction.

Comme contre-partie à cette mesure et pour conserver aux chantiers français la possibilité de soutenir la concurrence avec l'étranger, la loi du 19 mai 1866 autorisa, il est vrai, l'admission en franchise de toutes les matières brutes ou fabriquées entrant dans la construction, le gréement et l'armement des bâtiments de mer. C'était l'extension aux navires destinés à être armés sous pavillon français du régime de l'admission

temporaire, qu'une ordonnance du 28 mai 1843 avait accordé aux constructeurs de bâtiments destinés aux marines marchandes étrangères.

En ce qui concerne, d'autre part, l'industrie de l'armement maritime, la loi du 19 mai 1866 exempta les navires étrangers du droit de tonnage et décida que, trois années après sa promulgation, c'est-à-dire en 1869, la surtaxe de navigation, applicable aux produits importés des pays de production autrement que par navires français, serait supprimée. Une seule faveur était maintenue au pavillon français, c'était la réserve au pavillon national du cabotage entre ports français.

La loi du 19 mai 1866 mettait la marine marchande française à découvert devant les marines marchandes étrangères, et l'expérience ne tarda pas à démontrer qu'il était périlleux d'abandonner l'armement et la construction à leurs propres forces. La substitution des navires à vapeur aux navires à voile, qui s'opérait alors dans les différentes flottes commerciales, rendit encore la concurrence plus difficile entre la flotte française et ses rivales étrangères. Aussi, sur la demande pressante des chantiers de constructions navales et des armateurs, le gouvernement dut se préoccuper de modifier la situation créée par la loi de 1866.

La loi du 30 janvier 1872 rétablit, en conséquence, les surtaxes de pavillon que la loi de 1866 avait supprimées. Mais ces surtaxes étaient en opposition avec les conventions de navigation précédemment conclues, lesquelles stipulaient qu'il y aurait égalité de charges

dans les ports français, entre les navires étrangers et les navires français. Il fallut donc renoncer à maintenir ces surtaxes et la loi du 30 janvier 1872 fut abrogée par celle du 28 juillet 1873.

Par cette loi du 28 juillet 1873, le gouvernement prenait, en même temps, l'engagement de faire étudier par une commission les moyens de venir en aide à la marine marchande et d'assurer sa prospérité.

Une commission constituée en 1873 étudia, en tenant compte des conditions nouvelles de la concurrence commerciale, comment il pourrait être remédié à la situation difficile créée par la loi de 1866.

En ce qui concerne la construction, la commission constata que le régime de l'admission temporaire appliqué aux constructions navales présentait de nombreux inconvénients. Il ne plaçait pas les chantiers français sur un pied d'égalité avec les chantiers étrangers et il incitait les constructeurs français à acheter à l'étranger les matières premières qui leur étaient nécessaires. A ce point de vue, il soulevait les réclamations de plusieurs industries françaises, notamment de la métallurgie. La commission admit, par suite, qu'il y avait lieu de supprimer l'admission temporaire pour les constructions navales et de la remplacer par des primes à la construction formant compensation des droits de douane.

Pour l'armement, la commission reconnut qu'il était pratiquement impossible de rétablir les anciennes surtaxes de pavillon. Elle se proposa, en conséquence,

d'instituer en faveur de l'armement maritime, et en compensation des charges spéciales qui pèsent sur lui du fait de l'inscription maritime, une allocation spéciale qui prendrait le nom de « prime à la navigation ».

Ces propositions furent soumises au Parlement en même temps que plusieurs propositions de lois dues à l'initiative parlementaire : elles aboutirent à la loi du 29 janvier 1881.

LOI DU 29 JANVIER 1881

Cette loi revint résolument au régime des encouragements antérieurement accordés à la construction navale et à l'armement maritime, en établissant pour chacune de ces deux industries des primes distinctes allant, l'une aux constructeurs, l'autre aux armateurs.

Les constructeurs des bâtiments de mer obtinrent, en compensation des charges spéciales que leur imposait le tarif des douanes, une prime de 60 francs par tonneau de jauge brute, pour les navires en fer et en acier. Cette prime était réduite à 20 francs pour les navires en fer et en bois et à 20 francs ou 10 francs pour les navires exclusivement en bois, suivant qu'ils jaugeraient plus ou moins de 200 tonneaux.

Une prime de 12 francs était également accordée aux constructeurs français par 100 kilogrammes de machines motrices et appareils auxiliaires placés à bord de bâtiments français. Mais, par contre, le bénéfice de

l'admission temporaire dont ils avaient joui depuis 1866 leur était retiré.

Quant aux armateurs, la loi de 1881 leur allouait pour dix années, en compensation des charges imposées à la marine marchande pour le recrutement et le service de la marine militaire, une prime de navigation qui n'était due, toutefois, que pour la navigation au long cours.

Cette prime était de 1 fr. 50 par 1.000 milles parcourus pour les navires de construction française; elle décroissait annuellement avec l'âge du navire.

Les armateurs français conservaient d'ailleurs le droit d'acheter leurs navires à l'étranger en acquittant les droits du tarif (soit 2 francs par tonneau de jauge). Mais dans ce cas, ils n'avaient droit qu'à la demi-prime accordée aux navires français, c'est-à-dire 0 fr. 75 par 1.000 milles parcourus.

EFFETS DE LA LOI DE 1881

Pendant ses premières années d'application, la loi du 29 janvier 1881 donna de bons résultats. Dès 1884, la part du pavillon français dans la navigation de concurrence remontait à 34 % au lieu de 27 % en 1880. L'effectif des vapeurs français, qui était de 277.759 tonneaux en 1880 passait, en 1884, à 511.072 tonneaux pour atteindre 521.872 tonneaux en 1891, gagnant ainsi en onze années 244.113 tonneaux, soit 88 %.

Au point de vue des constructions navales, les primes de 1881 provoquèrent des commandes importantes à nos chantiers. Au cours de la seule année 1882, les chantiers français construisirent pour près de 44.000 tonneaux de bâtiments à vapeur.

Les effets de la loi de 1881 avaient donc été satisfaisants ; mais, au fur et à mesure qu'approchait l'échéance des dix années assignées à sa durée, son efficacité diminuait rapidement. Les armateurs, incertains du régime qui suivrait, hésitaient à s'engager dans de nouvelles entreprises et à faire de nouvelles commandes aux chantiers de construction.

Après deux prorogations d'une année chacune, intervint la loi du 30 janvier 1893, qui se substitua à celle du 29 janvier 1881.

LOI DU 30 JANVIER 1893

Comme la précédente, cette loi accordait des primes directes à la construction et à l'armement. Mais le mode d'allocation de ces primes ainsi que leur taux étaient très sensiblement différents du régime établi par la loi de 1881.

Les constructeurs de navires à vapeur ou à voiles, en fer ou en acier, recevaient une prime de construction de 65 francs par tonneau de jauge brute. Les navires en bois obtenaient, de leur côté, 40 francs par tonneau de jauge quand ils jaugeaient plus de

150 tonneaux, et 30 francs par tonneau quand ils jaugeaient moins de 150 tonneaux.

Ainsi qu'on le voit, ces primes étaient considérablement plus élevées pour les navires en bois que celles qu'avait adoptées la loi de 1881. On devait fatalement provoquer, par l'appât de ces primes, la construction de nombreuses unités en bois, alors que les marines modernes doivent avoir surtout des navires en fer ou en acier.

Les constructeurs de machines motrices et d'appareils auxiliaires recevaient, de leur côté, 15 francs par 100 kilogrammes.

La prime de navigation attribuée à l'armateur, en compensation des charges de la marine marchande, était fixée à 1 fr. 10 par 1.000 milles parcourus pour les navires à vapeur et à 1 fr. 70 pour les navires à voiles, avec décroissance annuelle. Il n'était attribué aucune prime aux armateurs ayant acheté leurs navires à l'étranger. Cette disposition avait pour effet de mettre les armateurs à la merci des chantiers de construction français.

EFFETS DE LA LOI DU 30 JANVIER 1893

Cette loi ne devait avoir qu'une durée de dix ans. Elle arrivait donc à échéance le 30 janvier 1903 et il était, par suite, nécessaire soit d'en prolonger la durée, soit de la remplacer. La première solution se fût imposée si cette loi avait donné les résultats qu'on en

attendait. Mais il n'en était malheureusement pas ainsi.

Au cours de la discussion générale du budget du Ministère du commerce pour l'année 1897, la Chambre des députés, déjà frappée du malaise dont souffrait notre industrie des transports maritimes, avait voté à l'unanimité une résolution invitant le gouvernement à faire rechercher, par une commission spéciale, les moyens de venir en aide à la marine marchande. Les travaux de cette commission avaient abouti à cette conclusion qu'il y avait lieu de reviser la loi de 1893.

Non seulement, en effet, notre marine à vapeur ne s'était pas développée comme on eût été fondé à l'espérer, mais, grâce aux avantages excessifs accordés aux voiliers, la construction de ces bâtiments s'était accrue dans des conditions tout à fait anormales, accroissement qui avait eu, en outre, pour résultat d'imposer au Trésor des sacrifices considérables et hors de proportion avec les services que ce genre de construction était susceptible de rendre à la navigation maritime de la France.

D'un autre côté, la suppression, par la loi de 1893, de la demi-prime de navigation, que la loi de 1881 accordait aux navires de construction étrangère francisés, avait créé en faveur de nos constructeurs un monopole de fait qui leur permettait de maintenir à un chiffre de beaucoup supérieur à celui de l'industrie étrangère le prix des bâtiments à vapeur qui leur étaient demandés par les armateurs français. Ces industriels, occupés d'ailleurs presque exclusivement à la

construction de voiliers, ou refusaient purement et simplement les commandes ou, s'ils les acceptaient, stipulaient un délai de livraison très éloigné. Il en résultait qu'un armateur qui venait à perdre une unité de sa flotte ne pouvait la remplacer immédiatement sans avoir recours à la construction étrangère et sans être ainsi privé du bénéfice de la prime à la navigation pour les voyages au long cours ou au cabotage international qu'il pouvait effectuer. La perte de la prime n'était pas compensée pour l'armateur par la différence de prix entre le navire acheté à l'étranger et celui qu'il aurait dû pouvoir acquérir en France. Cette impossibilité où les armateurs se trouvaient de se procurer rapidement des vapeurs était aussi un obstacle à la création de nouvelles lignes, qu'il fallait installer au moment même où leur nécessité se trouvait démontrée, sous peine de les voir bientôt passer en des mains étrangères.

La modification du régime institué en 1893 s'imposait donc; elle fut réalisée par la loi du 7 avril 1902.

LOI DU 7 AVRIL 1902

L'enquête à laquelle avait procédé la commission extra-parlementaire instituée en 1897, avait fait apparaître la nécessité de modifier surtout le régime des primes à la navigation, en réduisant notablement les avantages excessifs accordés aux voiliers.

La loi de 1902 maintint donc sans modification le

régime établi, en ce qui concerne la construction, par la loi de 1893. Mais elle apporta des modifications nombreuses au régime de la navigation.

A l'égard des vapeurs de construction française (les seuls auxquels la loi de 1893 avait accordé le bénéfice des primes de navigation), la loi de 1902 fit dépendre le taux de la prime de deux nouveaux facteurs, le tonnage et la vitesse.

La prime de navigation fut portée à 1 fr. 70 par 1.000 milles parcourus pour les vapeurs comme pour les voiliers, avec décroissance annuelle d'après l'âge du navire. Elle était réduite pour les navires de 3.000 à 7.000 tonneaux, dont les charges sont proportionnellement moins élevées que celles des navires de plus faible tonnage et elle n'était due intégralement qu'aux navires ayant réalisé aux essais en demi-charge une vitesse au moins égale à 12 nœuds. Les navires ayant atteints aux dits essais une vitesse de 10 à 12 nœuds avaient seulement droit à une prime diminuée de 5 à 15 %; quant à ceux qui n'atteignaient pas 10 nœuds, ils n'avaient droit à rien.

Pour les vapeurs de construction étrangère qui, d'après la loi de 1893, n'avaient droit à aucune prime de navigation, la loi de 1902 institua un régime nouveau. Elle accorda aux propriétaires de ces navires, en compensation des charges de l'inscription maritime, qui pèsent sur eux comme sur les autres armateurs, une « compensation d'armement », dépendant

à la fois du tonnage du navire et du nombre de jours pendant lesquels ce navire était resté armé, conformément aux règles de l'inscription maritime, dans le cours de l'année.

En même temps, la loi de 1902 réduisit, en la limitant proportionnellement au tonnage, la prime allouée aux voiliers. Indépendamment de la décroissance annuelle, une réduction spéciale fut encore apportée à la prime de navigation des voiliers de 600 à 1.000 tonneaux.

Enfin, la loi décida que le tonnage maximum qui pourrait être admis à bénéficier des primes de la loi de 1902 serait fixé à 500.000 tonneaux de jauge brute pour les navires à vapeur et à 100.000 tonneaux de jauge brute pour les navires à voiles. Il était, en outre, stipulé que dans le tonnage sus-énoncé de 500.000 tonneaux de vapeurs, les navires de construction étrangère ne pourraient être admis que jusqu'à concurrence de deux cinquièmes, ceux de construction française devant l'être dans la proportion de trois cinquièmes.

Enfin, comme si cette limitation n'avait pas paru suffisante, un amendement introduit au cours de la discussion de la loi devant le Sénat décida que le montant total des compensations d'armement et des primes à la navigation, qui pourraient être payées en exécution de la loi de 1902, serait limité au chiffre total de 150 millions, dont 15 millions au plus pour les voiliers, pendant les douze années d'application de la loi.

De même, le montant total des primes à la construction pour les 300.000 tonneaux de vapeurs de construction française et les 100.000 tonneaux de voiliers susceptibles d'être primés ne pouvait dépasser 50 millions, la dépense ne pouvant porter annuellement que sur un maximum de 50.000 tonneaux de vapeurs et de 15.000 tonneaux de voiliers.

EFFET DE LA LOI DE 1902

Ces dispositions avaient pour but de fixer une limite au montant des dépenses que le Trésor pourrait s'imposer pour la marine marchande. Elles eurent l'effet le plus inattendu et provoquèrent l'échec complet de la loi de 1902.

Cet échec résulta du défaut de concordance, existant dans la loi de 1902, entre le montant global du crédit alloué à la navigation (150 millions de francs) et les sommes qui auraient été nécessaires pour servir les primes de navigation et les compensations d'armement prévues par la loi.

Alors, en effet, qu'une somme de 238 millions environ aurait été nécessaire pour faire face aux dépenses occasionnées par les primes de navigation et les compensations d'armement afférentes aux 600.000 tonneaux que la loi permettait de primer (100.000 tonneaux de voiliers, 300.000 tonneaux de vapeurs de construction française, 200.000 tonneaux de vapeurs de construction étrangère), un crédit de 150 millions seulement avait été ouvert par la loi. Il y avait donc

manque de concordance manifeste entre le crédit-tonnage et le crédit-argent, et il en résultait qu'une partie seulement du tonnage prévu par la loi pouvait recevoir les primes qu'il avait instituées.

Cette situation n'échappa pas aux armateurs, qui se hâtèrent de commander des navires pour pouvoir prendre leur part des crédits ouverts par la loi à la navigation. Ils firent construire sans tenir compte des conditions du marché qui, en raison de l'abaissement des frêts, les auraient certainement incités, s'ils avaient été libres de leur heure, à espacer les commandes et constructions dans un délai beaucoup plus étendu.

En effet, en l'espace de trois ans, de 1902 à 1905, tout l'effet utile de la loi, qui devait s'étendre sur douze années, fut épuisé. Dans ce délai de trois ans, tous les navires susceptibles de recevoir une prime à la navigation ou une compensation d'armement sur le crédit de 150 millions ouvert par la loi de 1902, furent construits et francisés, si bien qu'après 1905 il ne restait plus un seul navire à construire pour les chantiers français jusqu'en 1914.

Cette éventualité devait amener forcément la disparition en France de l'industrie des constructions navales et laisser sans ressources environ 36.000 ouvriers. Le gouvernement ne pouvait s'y résoudre; il constitua d'urgence, à la fin de l'année 1905, une nouvelle commission extra-parlementaire chargée d'examiner par quels moyens il pourrait être remédié à la situation critique des chantiers de construction navale.

Cette commission examina de nouveau, dans son ensemble, le problème de la marine marchande. Elle conclut à la nécessité de maintenir en France l'industrie des constructions navales.

Ainsi que le faisait fort justement remarquer le président de la commission, M. Millerand, il n'était pas possible, pour un pays comme la France, de laisser disparaître une industrie qui intéresse à tant de titres la prospérité nationale.

« Au point de vue industriel, disait-il, nos chantiers de construction navale sont un élément important d'activité pour notre métallurgie française; leur disparition porterait un coup funeste aux fonderies, aux aciéries, aux lamineries, aux forges, aux ateliers de construction mécanique dont ils emploient les produits par grandes quantités.

« Elle condamnerait à une misère immédiate toute une catégorie de travailleurs méritants.

« Au point de vue commercial, la réduction de notre flotte de commerce à un petit nombre d'unités disparates et vieillies, incapables de lutter contre la concurrence des autres marines, mettrait les chargeurs français dans la dépendance étroite des compagnies étrangères. Actuellement, ils peuvent obtenir de celles-ci des conditions de transport avantageuses, parce que, à côté d'elles, un armateur français est prêt à enlever leurs marchandises. Une fois cet armateur disparu ou devenu négligeable, les prétentions des étrangers s'élèveraient fatalement. De même, à l'importation, le prix

du frêt sur la France aurait une tendance à croître par suite de l'impossibilité où nous serions de transporter nous-mêmes les marchandises que nous demandons au dehors.

« La marine marchande française rend d'autres services au commerce que celui de lui assurer le bon marché des transports maritimes. Elle est, elle-même, un élément important de commerce. C'est une puissante consommatrice et aussi une source de richesse notable.

« On a estimé à 15 francs par tonneau de jauge brute la dépense d'entretien en France d'un vapeur du type commercial. En prenant pour base cette évaluation, notre flotte de vapeur donnerait lieu, de ce seul fait, à un mouvement annuel d'environ 15 millions de francs. Mais les provisions de bord embarquées sur nos navires français, tant vapeurs que voiliers, représentent une somme plus considérable encore. D'après les statistiques de la douane, leur valeur a été de 38.400.000 francs en 1902, pour un poids de plus d'un million de tonnes (1.056.048 tonnes). Les navires étrangers qui sont venus dans nos ports n'y ont pris, malgré leur tonnage considérable, que 8.400.000 francs de provisions, d'un poids de 293.445 tonnes. On peut juger par ces chiffres de la perte qu'éprouverait le commerce français le jour où il n'emploierait plus pour ses transports par mer que la marine étrangère.

« Il faut tenir compte enfin de la contribution appor-

tée par la marine marchande à la richesse générale du pays. Actuellement, malgré la faible part d'importations et d'exportations que le commerce de mer français confie à notre pavillon national, le frêt payé annuellement par lui aux entreprises de transports maritimes françaises représente près de 100 millions de francs (96.587.000 francs) et cette somme pourrait être augmentée dans une forte proportion. En effet, le commerce français verse en outre, à des armateurs étrangers, un frêt annuel qui atteint près de 190 millions, soit un tribut journalier de 518.000 francs environ. Le transport par mer des marchandises à destination ou en provenance de la France coûte 285 millions par an. N'est-il pas avantageux de retenir la plus large part possible de cette somme entre les mains de nos nationaux? Et n'est-ce pas là une source de richesse véritable ? Les pays maritimes rivaux ne l'ignorent pas. Tout dernièrement, le secrétaire du « Board of Trade » anglais estimait au chiffre colossal de 2 milliards 250 millions de francs la part annuelle de la marine marchande dans le commerce extérieur du Royaume-Uni. La marine marchande est, à n'en pas douter, une des grandes forces productrices des nations maritimes. Nous n'avons pas le droit de l'oublier.

« Enfin, le développement récent de notre empire colonial serait un véritable non-sens si nos colonies, isolées de la mère-patrie par la mer, n'étaient pas reliées à elle par notre flotte de commerce. Leur sécu-

rité, leur essor, dépendent en grande partie de ce facteur, et les dépenses qu'elles supportent pour améliorer leurs ports, construire des quais et des wharfs, pour prendre part au mouvement général du commerce, perdraient en partie leur efficacité et leur justification, si elles devaient profiter au seul pavillon étranger.

« Tout concourt, par suite, à affirmer la nécessité de ne pas laisser périr notre marine marchande. »

Ces considérations conduisirent le gouvernement à présenter au parlement un nouveau projet de loi sur la marine marchande, projet qui est devenu la loi du 19 avril 1906.

LOI DU 19 AVRIL 1906

En instituant par la loi du 19 avril 1906 un nouveau régime d'encouragements à la marine marchande, le législateur s'est préoccupé non seulement d'éviter l'arrêt absolu des constructions navales et la fermeture de nos chantiers, conséquences de l'arrivée à expiration prématurée des effets utiles de la loi du 7 avril 1902, mais aussi d'établir une répartition plus rationnelle entre les allocations dont bénéficient depuis 1881 la construction et l'armement maritimes.

A cet effet, la nouvelle loi a distingué les intérêts des constructeurs de ceux des armateurs. Au lieu d'accorder aux constructeurs, comme l'avaient fait les lois antérieures de 1881, 1893 et 1902, une prime à la

construction destinée à compenser une partie seulement des charges supplémentaires qui pèsent sur le constructeur français par rapport à son concurrent étranger, la loi de 1906, au contraire, a tenu compte de toutes les causes qui contribuent à rendre plus élevé en France le coût de la construction et, afin de rétablir l'égalité de prix entre les chantiers français et les chantiers anglais, elle a alloué aux constructeurs une prime qui est exactement l'équivalent de ses charges.

De cette manière, la loi a permis à l'armateur de se procurer sur les chantiers français, dans des conditions de prix aussi avantageuses que sur tout autre marché, les navires nécessaires à l'exercice de son industrie. Mais, en même temps qu'elle diminuait les charges initiales de l'armateur, la loi réduisait corrélativement les allocations jusque-là accordées à la navigation. Aux primes élevées qui lui étaient autrefois concédées, d'après le nombre de milles parcourus, la loi du 19 avril 1906 a substitué une simple compensation d'armement analogue à celle existant déjà d'après la loi du 7 avril 1902 pour les vapeurs de construction étrangère et destinée à compenser les charges qui pèsent en propre sur l'industrie de l'armement.

Enfin, comme complément à ces mesures, le législateur, s'inspirant de l'expérience des lois antérieures, a fait décroître d'année en année, pendant une période de dix ans et jusqu'au taux minimum auquel elles resteront fixées, les primes à la construction. Il s'est proposé ainsi d'inciter le constructeur à réduire pro-

gressivement ses charges et il a voulu en même temps ménager les intérêts du Trésor qu'il a encore protégés en limitant à 50.000 tonneaux pour les vapeurs et à 15.000 tonneaux pour les voiliers, les constructions nouvelles qui pourront, jusqu'à l'expiration de la loi du 7 avril 1902, bénéficier des primes de la loi de 1906.

Afin que les charges résultant de l'application de la loi soient surtout affectées à l'accroissement de la marine marchande française et aient sur ses opérations le maximum d'effet utile, la loi de 1906 a d'ailleurs décidé que la totalité des allocations accordées à la construction ne serait attribuée à un navire qu'autant qu'il resterait armé pendant deux années au moins sous pavillon français. Dans le cas contraire, la prime ne serait due que jusqu'à concurrence des sept dixièmes du taux fixé par la loi, sauf toutefois pour les navires en bois qui reçoivent des allocations beaucoup plus faibles, dont le montant intégral leur est acquis dès la francisation.

De même, en ce qui concerne les compensations d'armement allouées à la navigation, le droit n'en est acquis à un navire qu'autant qu'il n'a pas dépassé sa douzième année, qu'il a atteint aux essais en demi-charge une vitesse au moins égale à 10 nœuds, qu'il peut justifier, pour chaque jour d'armement administratif, de l'accomplissement d'un parcours moyen proportionnel à la vitesse constatée aux essais et qu'il a transporté, depuis le départ d'un port français jusqu'à

son retour dans un port français, sur le tiers au moins du parcours total effectué, une quantité de marchandises représentant le tiers au moins de sa jauge nette.

L'ensemble de ces dispositions impose donc aux constructeurs et armateurs qui veulent bénéficier des primes de la loi de 1906, une série d'obligations qui permettent de penser que les charges qu'impose au Trésor la marine marchande auront une influence directe sur l'accroissement de tonnage et sur l'extension des opérations de notre flotte commerciale.



Si nous examinons maintenant les tableaux marquant la part que le pavillon français prend dans le mouvement de la navigation de chacun de nos ports, tableaux très intéressants puisqu'ils paraissent bien exprimer l'importance du pavillon français et de la marine marchande, les constatations que l'on fait sont pénibles.

De 1875 à 1881, régime libre — ce régime si décrié qu'on a dit ne pouvoir se prolonger sans dommage pour la marine marchande.

En 1875, la part de notre pavillon dans le mouvement des ports français était de 29 % en ce qui concerne la navigation de concurrence et de 37 % en ce qui concerne l'ensemble de la navigation.

En 1881, au moment où, au dire des défenseurs du système des primes, notre marine marchande aurait dû décliner d'une façon lamentable, la part dans la

navigation de concurrence s'est élevée de 29 à 32 %; ce n'est pas, j'imagine, le signe d'une industrie qui périclite.

De 1881 à 1893, période d'application de la première loi, on enregistre non un accroissement, mais une baisse sans doute peu accusée, mais notable cependant.

En 1881, la part du pavillon français est de 32 % dans la navigation de concurrence et de 37 % dans l'ensemble de la navigation. En 1893, la part du pavillon français dans la navigation de concurrence est de 25 %, la part dans la navigation d'ensemble est de 35 %.

Ainsi, voilà une loi de primes qui a été appliquée pendant douze ans et qui a pour effet de faire tomber la part du pavillon français dans la navigation de concurrence de 32 % à 25 % et sa part, dans l'ensemble de la navigation, de 37 à 35 %.

La loi de 1893 est-elle plus heureuse?

En 1893, la part du pavillon français dans la navigation de concurrence est de 25 %, en 1900 elle est de 20 % et en 1904 de 18 %.

La part du pavillon français dans l'ensemble de la navigation dans nos ports est en 1893 de 35 %, en 1900 de 28,5 %, en 1904 de 28 %.

Ainsi, la décadence est ininterrompue. A remarquer qu'elle se lie aux dépenses occasionnées, seulement elle se lie à rebours.

De 1881 à 1893, alors que la marine marchande

décline sans doute, mais relativement peu, les dépenses s'élèvent à 4 millions au moins, 11 millions au plus. A partir de 1893, le fardeau augmente, et plus il augmente, plus décroit l'importance de notre marine marchande.

De 10 millions en 1893 avec 35 % pour la part de notre pavillon, nous nous élevons en 1900 à 20 millions de sacrifices avec 20 % pour la part de notre navigation. De 20 millions en 1900, nous passons à 40 millions en 1904 et la part que le pavillon français prend dans le mouvement des ports tombe de 20 à 18 %. Ainsi, plus on dépense, moins on obtient.

Un des organisateurs de la marine marchande allemande, M. Ballin, directeur de la Hamburg Amerika Line, a déclaré que les primes et subventions étaient nuisibles à la marine.

« Les lignes transatlantiques allemandes, a-t-il dit, n'ont pas de subsides et ont toujours prospéré..... La navigation, pour prospérer, doit avoir la liberté, l'indépendance; les primes et les subventions ne peuvent que lui porter préjudice. Les sociétés de navigation doivent savoir supporter les mauvaises années, celles qui ne peuvent marcher seules sont fatalement destinées à disparaître.

« *La première condition pour posséder une marine prospère c'est d'avoir des négociants et des armateurs actifs et capables, bien préparés les uns au commerce d'importation et d'exportation, les autres à l'industrie des transports maritimes.*

« Les navires ne naviguent pas pour naviguer; ils naviguent pour transporter. Ils doivent pouvoir apporter dans les ports le plus de marchandises possible. Alors ils en emportent aussi.

« Il ne faut pas d'armement basé sur des subventions ou des primes. Avec l'esprit qui règne dans les sphères officielles, on s'expose à une chasse aux primes qui deviendrait désastreuse.... »

En France, on se lamente; on se plaint de la stagnation de la marine marchande et au lieu d'organiser des associations libres, disposant d'hommes capables et résolus, de ressources suffisantes, on s'adresse à l'Etat pour lui demander l'argent des contribuables; l'impôt doit servir à améliorer les affaires de quelques armateurs.

Sur cette importante question, M. Caillaux disait, à la tribune de la Chambre, dans son remarquable discours du 17 novembre 1905 :

« Les pouvoirs publics ont de tout temps montré la plus vive sollicitude à l'égard de la marine marchande. Toute la question est de savoir si cette sollicitude des pouvoirs publics s'est exercée d'une façon intelligente et avisée.

« Je me suis laissé dire qu'il était des médecins qui s'obstinaient à faire absorber à leurs malades des remèdes dont ils avaient eu cependant maintes occasions de constater l'inefficacité. Tant pis s'ils font ainsi passer leurs patients de vie à trépas, ce n'est pas eux, ce sont les malades qui ont tort. Le remède doit conve-

nir à la maladie. Si la nature n'est pas de cet avis, peu importe! Convaincus de leur immense supériorité, ces praticiens demeurent dans leur tour d'ivoire, indifférents à la loi des faits.

« En votant sans cesse de nouvelles lois de primes, quel que soit l'insuccès persistant qu'elles rencontrent, ne ressemblons-nous pas un peu aux médecins dont je parle, avec cette double différence qu'en premier lieu nous ne soignons pas le malade à ses frais et que, en second lieu, ce fait même rend le prétendu remède si doux que le patient ne cesse de le réclamer; il ne cesse de nous demander ce que j'appellerai d'une expression qui reviendra à plusieurs reprises dans mon exposé, « la morphine des primes », et nous ne nous lassons pas de la lui administrer; nous continuerons sans doute jusqu'à ce que nous ayons envoyé le malade *ad patres.* »

On a jeté dans le gouffre des primes de 1893 à 1911 le formidable chiffre de 370.440.579 fr. 39, qui se décompose de la façon suivante :

PRIMES A LA NAVIGATION

RÉSUMÉ GÉNÉRAL DES PRIMES ALLOUÉES 1893 à 1911.

	TONNAGE	PRIMES
1893	913.882,03	6 324 795
1894	980 026,40	8 181.183
1895	1.016.852,52	8.938.424
1896	938 703,89	9.973 675
1897	966 292,63	11.785 252
1898	949 385,48	12 292.427
1899	1.032 578,72	12.945 794
1900	1 113 497,25	15.287.788
1901	1.278 705 78	18 246 740
1902	1 270 411,82	19.790 679
1903	1.179 385,23	21 204 285 95
1904	906 654,35	21.713 632 14
1905	902 461,03	19.301.048 92
1906	882 533,06	15.923.310 29
1907	812.849,89	15.561.872 58
1908	648.121,44	12.998 680 96
1909	496 473,49	9 852 340 31
1910	351.344,67	5.894 757 77
1911	351.446,67	5.894 757 77

PRIMES A LA NAVIGATION (Loi du 7 avril 1902).

	TONNAGE	PRIMES
1902	33 330,82	784.441 07
1903	179 147,67	4 405 199 79
1904	297 871,82	7 342 563 68
1905	432 205,49	12 272 711 80
1906	507 075,33	12 984 074 57
1907	489 354,14	13.712 032 50
1908	459 536,14	13 003 070 19
1909	481.975,80	12 672 37 20
1910	476 389,94	11.284 764 48
1911	473.192,77	10 543 904 29

COMPENSATION D'ARMEMENT (Loi du 19 avril 1906).

	TONNAGE	PRIMES
1906	81.194,65	405 192 66
1907	198 932,52	1 312 913 06
1908	428 393,80	2 992 179 60
1909	503 014 90	4 038 718 40
1910	673 594,16	5 192 519 50
1911	766 540,78	5.965 302 91
		370 440 529 39

De plus, pour les quatre dernières années, nous avons englouti dans le gouffre des primes :

En 1912 :

	fr.	c.
Primes à la construction...............	19.081.093	05
Primes à la navigation et compensation d'armement.	20.715.007	82

En 1913 :

Primes à la construction...............	18.067.851	89
Primes à la navigation.................	8.322.524	17
Compensation d'armement.	10.772.431	03

En 1914 :

Primes à la construction...............	15.686.321	57
Primes à la navigation.................	6.038.313	38
Compensation d'armement.	9.470.492	05

Enfin, au 30 septembre 1915, nous avions dépensé :

Primes à la construction...............	7.494.425	93
Primes à la navigation.................	1.636.048	69
Compensation d'armement.	3.804.125	49

Primes à la construction, primes à la navigation, compensation d'armement, il y a quarante ans que ces questions occupent le Parlement et passionnent l'opinion publique.

En réalité, ce qu'il s'agit de savoir, c'est si les primes ont développé la marine marchande et, sur ce point, on peut répondre : non, et M. Bouisson a pu dire à la tribune de la Chambre, le 8 septembre 1915 :

« On a fait une politique fâcheuse, simplement par paresse de changer un système. Au lieu d'en trouver un susceptible vraiment de s'adapter aux conditions

économiques du pays et de relever cette industrie des transports qu'est la marine marchande, on trouve plus simple, en votant des projets de loi et des amendements improvisés en séance, de puiser dans les poches du contribuable et de donner purement et simplement des primes sans savoir comment elles sont données et quel en est le résultat.

« En 1906, on a voulu mettre d'accord les armateurs et les constructeurs. Il y a même des armateurs qui sont opposés aux primes. M. Charles Roux qui, aujourd'hui, réclame des primes, disait le 14 septembre 1907, dans la *Revue hebdomadaire* :

« Vous aurez beau donner des primes à la construction et à l'armement, si l'ensemble de ce qui constitue cette industrie n'est pas organisé, tous vos efforts seront absolument inutiles, ce sera de l'argent gaspillé. »

« M. Jules-Charles Roux, président aujourd'hui du Comité central des armateurs, réclame encore des primes.

Voici M. Henri Estier, l'un des armateurs les plus éminents de cette époque, qui déclarait :

« Ce ne sera pas une loi de développement; ce sera peut-être une loi qui atténuera ou ralentira la fin de la marine marchande. »

M. Pierre Baudin, qui a défendu les primes, a écrit :

« L'Etat croit avoir tout fait quand, ayant encouragé par des sommes d'argent la navigation maritime, il l'a

laissée isolée de l'organisation du commerce général, du régime même des ports, alors que l'essor de la marine est l'aboutissement de toutes les forces convergentes du pays vers son exportation en dehors. Le système des primes profite à l'armateur au lieu de profiter à la marine marchande. »

Un autre homme éminent, M. Charles Gide, dans son cours d'Economie politique, dit :

« Le système des primes aurait du bon s'il pouvait être supprimé, l'expérience faite, s'il est constaté qu'il ne donne pas de résultats.

« C'est ce qu'on ne fait jamais. »

Le devoir impérieux consiste à transformer de fond en comble le système de protection que nous avons accordé jusqu'ici à la marine marchande pour essayer d'enrayer enfin cette décadence et cet effacement.

Quel a été le résultat jusqu'à ce jour?

En 1892, nous avions 15.278 navires jaugeant 900.000 tonneaux; en 1912, nous en avions 17.229. En 1892, la part du pavillon était de 38 % des entrées et des sorties.

En 1911, la part de pavillon passait, toutes primes encaissées, de 38 % à 26,25 %. Ce sont là des chiffres incontestables. Le tonnage français a passé de 8.400.000 à 13.737.000, soit 62,50 %. Pour les navires étrangers, de 13.800.000 à 38.604.000, soit 200 % et ils ne reçoivent pas de primes.

Or, à l'entrée, il revient à notre flotte 17,19 % et à

la sortie 41,09 %, c'est-à-dire que la plus grande partie de notre tonnage est transportée par des navires étrangers, et alors, en présence d'un pareil résultat, on peut se demander si les primes se justifient.

Nous donnons des primes aux navires; en même temps nous leur en reprenons une partie par des lois d'impôt. Il vaudrait mieux commencer par abroger les lois d'impôt, par dégrever largement, par supprimer le droit de francisation, le droit de congé, par réduire notablement sinon par faire disparaître les droits de quai. De cette façon, on ouvrirait nos ports et on leur apporterait l'afflux de trafic et la prospérité dont ils ont besoin. La marine marchande en profitera indirectement; elle profitera directement du dégrèvement dont on l'aura fait spécialement bénéficier.

Il n'est pas difficile de voir que ces lois de primes sont une des causes de la décadence de notre marine, parce qu'elles ont endormi les initiatives. Elles ont transformé des opérations à caractère industriel et commercial en opérations financières.

A l'armateur soucieux du frêt, cherchant à créer des débouchés pour notre commerce ou pour notre industrie, guettant les courants nouveaux, à l'affût des exportations a succédé une nouvelle école où l'on est préoccupé moins du frêt que de la prime.

Gagner péniblement quelque argent, en devançant ses rivaux, la belle affaire! N'est-il pas plus commode d'extraire toute le suc des lois qu'on a obtenues du Parlement? Et cet état d'esprit tout nouveau a déter-

miné tout naturellement l'irruption, dans les affaires maritimes, de personnalités que rien ne paraissait désigner pour ces tâches. A leur tour, ces personnes, médiocrement aptes à conduire les affaires de construction ou d'armement, ont porté tous leurs efforts vers la chasse à la prime.

La course est effrénée. On se dispute le gâteau dont les contribuables font les frais. Tandis que, sous le régime de la concurrence normale, la marine marchande est, par la force même des choses, conduite à se discipliner, à se répartir les lignes de la navigation, sous le régime des primes, on se bat. On se bat pour les lignes qui ont le plus grand parcours, on gaspille les forces du pays au lieu de les centraliser; au lieu de concentrer leurs efforts contre les compagnies étrangères, les compagnies françaises se déchirent entre elles.

∴

Comment se fait-il que la construction française, comme l'armement français, soient dans une situation d'infériorité vis-à-vis de la construction et de l'armement étrangers?

Nos armateurs allèguent trois raisons principales pour expliquer l'impossibilité où ils sont de lutter contre la concurrence étrangère : d'abord la situation commerciale et maritime de notre pays; en second lieu, notre régime douanier; en troisième lieu, les charges administratives qui pèsent sur l'armement.

L'état commercial de la France, disent-ils, autrefois favorable n'aurait plus à présent pour effet que de fournir à l'armement un frêt complémentaire cueilli par les compagnies étrangères. Naguère, ajoutent-ils, la chose essentielle était d'atterrir le plus vite possible; ce qui faisait que les navires étaient d'un tonnage réduit. Notre pays, avec ses côtes maritimes, avec ses innombrables petits ports, se trouvait favorisée pour récolter tout le trafic venant de l'intérieur, ainsi que de l'extérieur. Tout cela est changé aujourd'hui. Ce sont de grands navires qui sont mis en mouvement. Le steamer étranger parti d'Anvers, de Liverpool et autres grands centres d'approvisionnement du monde passe près de nos ports et y saisit nos marchandises, pendant que le bâtiment français parti de Rouen ou du Havre ne rencontre pas sur son chemin les mêmes facilités, et le frêt lourd manque. La France exporte principalement des produits de valeurs considérables et de faibles poids. Cela favorise les compagnies de navigation étrangères qui trouvent ainsi chez nous un frêt complémentaire insuffisant pour faire prospérer les compagnies françaises.

Il faut reconnaître dans ces affirmations une part de vérité. Mais qui empêcherait nos compagnies maritimes de faire comme leurs concurrents et d'aller chercher le frêt lourd là où il existe et de venir ensuite recueillir le frêt complémentaire le long de notre littoral?

Le deuxième argument qu'invoquent nos armateurs,

c'est la cause d'infériorité provenant du régime douanier de la France.

La forme protectionniste de ce régime aurait pour résultat, selon nos armateurs, de faire vivre le plus possible le pays sur lui-même et d'enlever ainsi, à notre marine de commerce, le trafic d'une partie des marchandises étrangères.

Faisons observer, en passant, à propos de notre régime douanier, que s'il était plus intelligemment établi, s'il n'ignorait pas, systématiquement pour ainsi dire, notre empire colonial, de plus de 60.000.000 d'habitants, s'il l'admettait à la résorption que nous opérons douanièrement sur nous-mêmes, nos navires pourraient trouver, dans les relations ainsi forcées de la France et de ses colonies, l'objet d'une grande activité.

Au surplus, on peut objecter à ce deuxième argument, assez vrai en somme, que toutes les nations dont la marine marchande prospère ne sont pas libre-échangiste; il s'en faut. Seuls, l'Angleterre et les Pays-Bas sont dans ce dernier cas.

Cette corrélation presque mathématique que l'on essaie d'établir entre le régime douanier et plus ou moins grande prospérité de la marine marchande n'existe donc pas. Sans doute le libre-échange favorise la marine marchande, mais il existe de nombreuses marines en voie de rapide accroissement appartenant à des nations absolument protectionnistes.

*
* *

Le régime des primes est néfaste, c'est entendu, mais il est une autre cause à la décadence de notre marine marchande, c'est l'absence de tout esprit de méthode. En un mot, nous n'avons pas de *politique maritime*.

Tandis que nos voisins établissaient les grandes lignes d'un programme naval, qu'ils suivaient point par point, nous autres nous continuions à nous chamailler sur des questions secondaires et à perdre notre temps en vaines discussions.

Les différents services de la marine marchande étaient dispersés — avant 1913 — dans les divers bureaux de plusieurs ministères, bureaux jaloux chacun de leurs prérogatives et conservant l'habitude bien française de considérer son voisin comme un mortel ennemi. Partant d'un point de vue aussi étroit, aussi mesquin, comment s'étonner que les questions les plus simples attendaient plusieurs mois avant d'avoir reçu solution et rassemblé les nombreuses signatures et apostilles nécessaires.

Cet état de choses avait soulevé les plaintes unanimes. Ce n'est qu'en 1913 qu'on résolut de créer un embryon d'organisation.

———————

III

LA MARINE MARCHANDE PENDANT LA GUERRE

Réquisitions. — La question des assurances. — Hausse du frêt. Hausse du charbon. — Encombrement des ports.

Du fait de la guerre, l'industrie des transports maritimes a vu surgir de graves difficultés.

La réquisition des navires, la mobilisation des équipages, les questions vitales d'approvisionnement de charbon et d'assurance jointes à l'incertitude sur la suite des événements, expliquent suffisamment la crise du début et l'arrêt à peu près complet du trafic.

Si l'on s'est vite ressaisi et si, au bout de peu de temps, le mouvement des ports a repris, les entraves au développement de l'activité maritime n'en persistent pas moins. A celles citées plus haut, il faut joindre encore le manque d'équilibre causé par la différence entre les exportations et les importations. En effet, tandis que les marchandises d'exportation diminuent, des quantités de fournitures pour les armées nous viennent du dehors, ce qui oblige les navires à repartir sur lest et augmente d'autant le prix du frêt.

La mobilisation des inscrits maritimes, par sa législation assez confuse contenue dans les articles 15, 25, 42 à 47 de la loi du 24 décembre 1896, l'article 399 du décret du 17 juillet 1908 et l'article 11, paragraphe 2 de la loi du 8 août 1913, entraîna le désarmement subit et presque total des navires de commerce et de pêche, et fut la première cause du désarroi.

Par la suite, on s'aperçut des vices du système; le nombre des inscrits ayant dépassé les besoins du département de la marine, on donna des congés, on accorda des sursis d'appel d'abord limités, puis d'une durée indéterminée, surtout dans les services des compagnies postales et des services qui assurent les relations avec l'Algérie.

Mais, d'autre part, en facilitant aux inscrits maritimes de certaines catégories leur radiation des matricules de l'inscription maritime pour prendre du service dans l'armée de terre, on rendit plus difficile encore le recrutement des équipages.

Le Ministre de la marine, après avoir, dans un discours du 11 mai, déclaré qu'il avait donné 40.000 inscrits au Département de la guerre, essaya de remédier à l'entrave occasionnée par ces mesures, en organisant une sorte de bureau de placement officiel des inscrits; la difficulté subsiste toujours, puisque l'on peut estimer à 80 ou 100.000 le nombre des inscrits actuellement sous les drapeaux.

Les réquisitions des bâtiments, soit pour des usages purement militaires, soit pour des transports urgents

de ravitaillement sont, parmi les causes de gêne, une des plus importantes. La proportion de la réquisition ne peut guère être établie par des chiffres exacts. M. Winston Churchill estimait celle de l'Angleterre au cinquième du tonnage total de la flotte de commerce britannique; on peut estimer celle de la France au quart, ce qui représenterait plus de 600.000 tonneaux de jauge brute, proportion qui doit plutôt augmenter, car l'usure constante des navires déjà réquisitionnés nécessite des réquisitions nouvelles.

Les risques de guerre, capture et saisie des cargaisons ou destruction complète par les sous-marins rendent fort importante la question des assurances.

Au début de la guerre, en raison de l'incertitude totale de la fréquence de ces risques, les compagnies hésitèrent et, dans la première quinzaine d'août 1914, l'assurance contre les risques maritimes de guerre fut à peu près impraticable en France.

La situation était bien moins grave en Angleterre où cette assurance avait toujours été pratiquée par des sociétés puissamment organisées et disposant de capitaux importants. Le gouvernement britannique assuma la charge de la réassurance des coques jusqu'à concurrence de 80 % des évaluations contenues dans les polices et prit en outre à sa charge l'assurance des cargaisons contre les risques de guerre, à la condition qu'elles fussent préalablement assurées contre les risques ordinaires de la navigation.

En France, la situation n'était pas la même, car les

assureurs directs faisant défaut ou n'offrant qu'une solvabilité douteuse, il ne pouvait être question pour l'Etat de les cautionner.

Il fallut donc établir une assurance directe de l'Etat, passer un contrat, fixer une prime pour chaque affaire d'après les risques à courir.

Un décret du 13 août 1914 l'institua; moyennant une prime n'excédant pas 5 %, l'Etat assurait d'une part les corps de navires battant pavillon français jusqu'à concurrence de 80 % de leur valeur, d'autre part, les cargaisons pour la totalité de leur valeur. La commission des achats et transports par mer instituée par le décret du 11 août 1914 fut chargée de l'administration de cette assurance.

Cependant, aussitôt connu, des plaintes s'élevèrent contre une des lacunes du système. La garantie de l'Etat français ne s'appliquait qu'aux cargaisons ayant leur origine ou leur destination dans la métropole, de sorte qu'elle ne s'étendait pas aux marchandises provenant soit des colonies françaises, soit de l'étranger, même transportées sur navires français. Il en résulta que ces marchandises préférèrent naviguer sous pavillon anglais.

Aussi, par un décret du 10 octobre, fût-il établi que la garantie de l'Etat s'appliquerait à toute cargaison transportée par navires battant pavillon français, sans distinction d'origine ou de destination.

Ce même décret du 10 octobre aggravait il est vrai, dans une autre de ces dispositions, la situation de

notre marine marchande en décidant que la garantie d'Etat accordée jusqu'alors aux seules cargaisons des navires français, pourrait l'être désormais aux cargaisons des navires alliés ou neutres. Toutefois, l'effet de la dite mesure est compensé en partie par un tarif différentiel dont l'application constitue une sorte de prime à l'armement français.

Les armateurs se plaignent encore de ce que les primes demandées sont hors de proportion avec les risques réellement courus; cependant, il ne faut pas exagérer la portée de ces griefs et se rendre compte que l'œuvre de la commission paraît avoir été dans son ensemble judicieuse et féconde.

Pour la période allant du 15 août au 31 décembre 1914, la commission a assuré un total de capitaux de 136 millions, soit 82 millions pour l'assurance-corps et 54 pour l'assurance-cargaison. De plus, elle a servi de base et de régulateur aux compagnies privées et a ainsi exercé une excellente influence.

Les taux restent relativement élevés et sont encore une entrave à la reprise intensive de l'activité commerciale par mer; mais c'est là une des conséquences inévitables de l'état de guerre.

La hausse des charbons et l'encombrement des ports, résultant de la pénurie de main-d'œuvre et des vastes emplacements nécessaires aux besoins de l'administration militaire, ont contribué fortement à déterminer la hausse des frêts.

Les tableaux statistiques suivants nous donnent, par

comparaison avec les mois correspondants de l'année précédente, le nombre et le tonnage des navires sortis des ports pendant les dix premiers mois de la guerre.

TABLEAU N° I.

			Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
			1914		1913	
Août........	Navires	français...	233	245.906	626	642.127
		étrangers..	476	512.251	1.331	1.666.645
Septembre ..	Navires	français...	199	299.440	571	605.901
		étrangers..	305	273.379	1.204	1.674.962
Octobre.....	Navires	français...	298	331.465	662	658.415
		étrangers..	392	304.130	1.213	1.838.285
Novembre ...	Navires	français...	322	345.612	502	610.132
		étrangers..	753	321.943	1.232	1.665.057
Décembre...	Navires	français...	419	297.305	641	658.751
		étrangers..	240	420.576	1.220	1.307.532
			1915		1914	
Janvier......	Navires	français...	265	329.419	538	594.742
		étrangers..	485	441.969	1.143	1.538.549
Février	Navires	français...	274	334.449	586	588.896
		étrangers..	429	341.818	1.009	1.403.854
Mars........	Navires	français...	377	375.239	753	658.614
		étrangers..	495	421.198	1.182	1.508.741
Avril.......	Navires	français...	365	359.231	584	626.106
		étrangers.	496	405.304	1.167	1.759.578
Mai.........	Navires	français...	374	469.056	636	695.856
		étrangers.	540	453.539	1.258	1.880.985

Le mouvement de sortie de nos ports a donc baissé de plus de 50 % tant comme nombre de bateaux que comme tonnage.

La tableau suivant nous montre la disproportion

énorme existant depuis la guerre entre les navires entrés et sortis (seuls les navires chargés sont comptés).

TABLEAU N° II.

		Nombre (1)	Tonnage
			tonneaux
Janvier à mai 1914	Entrée	12.188	11.713 918
	Sortie	8 856	11 265 921
Janvier à mai 1915	Entrée	9.749	9.188 859
	Sortie	4 100	3 927 220

(1) Les chiffres ci-dessus se rapportent aux seuls navires chargés.

L'écart entre les entrées et les sorties est, on le voit, beaucoup plus considérable aujourd'hui qu'en 1914.

On pourrait peut-être en conclure que c'est plutôt notre exportation qui fait défaut aux transports, puisque nombre de navires venus dans nos ports sont obligés de s'en aller sur lest parce que le frêt leur manque. Cependant, l'irrégularité et l'incertitude des transports influent inévitablement sur l'activité de l'exportation.

Une autre cause de son fléchissement, ce sont les variations des frêts qui n'ont cessé depuis la guerre d'augmenter de façon à peu près continue.

Ainsi, en ce qui concerne les charbons anglais, le taux moyen des frêts pour le transport d'Angleterre à Rouen passe de 6 fr. 50 en juillet 1914 à 17 francs en

décembre 1914, puis à 21 fr. 25 en janvier 1915; il redescend à 20 francs en février 1915 pour augmenter plus considérablement encore en 1916.

Pour le transport d'Angleterre à Port-Saïd, les chiffres sont respectivement : 9 fr. 75, 25 francs, 26 francs, 80 francs et 37 fr. 50.

Pour le transport d'Angleterre à Gênes, on passe de 10 francs en juillet 1914 à 32 fr. 50 en juillet 1915.

Pour les blés, on relève les frêts suivants par tonne et par chargement complet entre New-York et Liverpool :

	fr.	c.
Octobre 1914	4	35
15 novembre 1914	7	50
1er décembre 1914	7	50
15 décembre 1914	9	»
31 décembre 1914	10	»
15 janvier 1915	10	60
Fin janvier 1915	13	75

Ainsi, en six ou huit mois, les frêts ont à peu près triplé, augmentant ainsi non seulement les difficultés des transports maritimes, mais encore faisant hésiter les producteurs qui, ayant déjà à lutter avec la pénurie de main-d'œuvre et de matière première, craignent de voir leurs bénéfices réduits à néant.

De plus, le nombre des agents français à l'étranger, déjà très insuffisant en temps normal, a été plus que tout autre réduit par la mobilisation, puisque ce métier exige des hommes jeunes et en pleine santé.

Les flottes commerciales allemandes et austro-hongroises sont dans l'impossibilité de tenir la mer, par

suite du rigoureux blocus exercé par les navires de guerre anglais et français.

Nos flottes commerciales ayant, au contraire, toute liberté, doivent se hâter de saisir l'occasion et s'emparer des marchés que les flottes ennemies fréquentaient autrefois.

Mais il est indispensable d'agir et d'agir vite. Déjà la concurrence est intense, neutres et alliés se précipitent à la conquête; Etats-Unis, Italie, Hollande, Norvège, Suède, sans oublier l'Angleterre et le Japon, ont lancé leurs navires sur les océans. C'est une course aux marchés qui est ouverte, il faut que la France recueille des fruits de la victoire.

Certes, les bons conseils ne manquent pas. Les pouvoirs publics ont signalé à l'armement et au commerce de l'exportation les conditions exceptionnelles qui s'offraient.

Dès le 27 août 1914, le Ministre du commerce adressait aux Chambre de commerce la circulaire suivante :

« J'ai l'honneur d'appeler d'une manière toute spéciale votre attention sur l'importance considérable des débouchés actuellement offerts au commerce français d'exportation par suite des commandes inexécutées ou non livrées par les maisons allemandes ou autrichiennes, du fait des hostilités, et dont nos exportateurs pourraient être appelés à bénéficier.

« Déjà le gouvernement, par un avis du Ministre de la marine, publié au *Journal officiel* du 17 août courant, a fait connaître aux armateurs français que

les dangers sur mer étaient réduits à une proportion négligeable, par suite de l'action combinée des croiseurs anglais et français (1). Notre navigation commerciale, du reste assurée contre les risques de guerre par le décret du 14 août 1914, peut donc maintenir aussi intense que possible notre activité économique.

« D'autre part, mon Département, par l'organe de l'Office national du commerce extérieur, 3, rue Feydeau, à Paris, a chargé tous nos consuls et agents consulaires des pays autres que l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, de signaler d'urgence les articles d'importation allemande et autrichienne susceptibles d'être remplacés, dans leurs circonscriptions respectives par des articles français. La même invitation a été faite aux Chambres de commerce françaises à l'étranger, ainsi qu'aux conseillers du commerce extérieur de la France en résidence dans ces divers pays.

« Il est à désirer, maintenant que se rendant compte de l'importance du frêt qui s'offre à lui, par la disparition des flottes commerciales allemandes et autrichiennes, notre pavillon se mette en mesure d'assurer rapidement, au meilleur compte, le transport des produits nécessaires à l'approvisionnement de notre pays, ainsi que le transport des marchandises qui échappent aux pavillons ennemis.

« Il importe, enfin, que notre commerce et notre industrie, devant l'impossibilité où se trouvent les

(1) Ne pas oublier que cette affirmation est donnée par M. le Ministre du Commerce le 27 août 1914.

maisons allemandes et autrichiennes, d'exécuter, faute de moyens de transports maritimes, les livraisons des commandes qui leur ont été faites par les divers marchés étrangers, mettent à profit l'occasion qui s'offre de se substituer à ces concurrentes aujourd'hui évincées. Nos fabricants et nos industriels doivent reconnaître que, dans l'état de guerre actuel, si la fourniture du marché intérieur se trouve forcément restreinte, par contre le commerce d'exportation peut, par compensation et pour un grand nombre de produits, solliciter leur activité.

« Je viens, en conséquence, vous prier de faire part de toutes ces considérations aux commerçants et industriels de votre circonscription. Je vous demanderai de leur faire observer, en outre, que, si l'initiative gouvernementale a permis que notre navigation commerciale soit assurée contre les risques de guerre et que des renseignements soient d'ores et déjà à la disposition de nos exportateurs sur un grand nombre de marchés conclus par des maisons allemandes et autrichiennes, qui ne peuvent être exécutés, l'initiative des commerçants et industriels français est, d'autre part, indispensable pour mener à bien tous ces efforts.

« Il faut donc, avec la certitude de la reprise des affaires durant et après les hostilités, que nos commerçants et industriels s'orientent plus que jamais vers les marchés d'exportation. Dans ce but, ils ne doivent pas hésiter à mettre en route, vers l'étranger, des commis-voyageurs dont ils pourraient encore dis-

poser; les industriels et commerçants qui n'ont pas de voyageurs auraient intérêt à se grouper entre industries diverses pour se procurer un voyageur à frais commun.

« Il résulte des renseignements qui me sont parvenus de l'étranger, et en particulier des pays de l'Amérique du Sud et de l'Amérique du Nord, où de grosses récoltes amèneront une grande capacité d'achat, que les voyageurs de commerce français seront accueillis non seulement avec la plus vive sympathie, mais avec le désir de leur donner des commandes.

« *Signé* : Gaston Thomson. »

L'initiative du Ministre du commerce était suivie par M. le Ministre des colonies, qui, le 29 septembre 1914, déclarait :

« Est possible dans nos propres colonies la substitution de nos articles à ceux de l'Allemagne et de l'Autriche, dont les importations dans nos possessions autres que l'Algérie et la Tunisie étaient, en 1892, de 23.105.000 francs. Encore convient-il de remarquer, ajoute M. Doumergue, que ce chiffre officiel, fourni par les douanes coloniales, ne représente qu'un minimum des importations réelles de provenance germanique; de nombreuses marchandises allemandes importées en Indo-Chine par la voie de Hong-Kong et dans nos possessions d'Afrique équatoriale par le Congo belge, sont, en effet, reprises dans les statistiques parmi les importations de provenance anglaise, chinoise

ou belge, alors qu'elles n'ont fait, en réalité, que transiter par Hong-Kong et Matadi ».

Le 20 octobre suivant, M. le général Lyautey signalait à la Chambre de commerce de Marseille l'intérêt national et majeur qu'il y aurait à faire oublier à la clientèle marocaine ses relations antérieures avec l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, relations qui avaient permis au commerce allemand et austro-hongrois d'atteindre, dans la seule zone du protectorat français, une valeur de 35 millions de francs, pour l'importation.

Certes, ces conseils sont excellents, mais l'armement s'est trouvé pris de court par la guerre, lorsqu'il n'a pas été complètement désorganisé par la réquisition ou la mobilisation de ses équipages, il a été atteint par la hausse des charbons, l'encombrement des ports, le trouble des transports intérieurs et surtout par les réquisitions qui ont été faites, paraît-il, avec peu de méthode.

Depuis le début des hostilités, il semble que certaines personnalités se soient complues à désorganiser comme par plaisir notre marine marchande.

Nous connaissons un armateur qui, malgré qu'il ne reçoive pas de subvention de l'Etat, a su, par son travail obstiné et son énergie, créer une flotte marchande assez importante. Il assure même un service régulier entre la France et l'Amérique.

La flotte de cet armateur, depuis la déclaration de guerre, est accablée par la réquisition; sur sept navires

qui transportaient ses passagers entre la Méditerranée et les Etats-Unis, il ne lui en restait plus que deux en octobre 1915. Le gouvernement trouvant que c'était sans doute trop de conserver ces deux navires pour maintenir nos relations maritimes et défendre un peu les grands efforts accomplis pour établir cette ligne, a décidé récemment de lui réquisitionner un des deux bateaux et sur ce navire, luxueusement aménagé pour recevoir des passagers de première classe, on a transporté des chevaux.

L'honorable armateur nous écrivait :

« Je suis complètement dégoûté et découragé. Si l'utilisation de ces bâtiments était une nécessité absolue pour la défense nationale, on ne regarderait à aucun sacrifice, mais ces réquisitions sont faites à coup de hache, sans discernement, et on frappe sur la même enclume lorsqu'il y en a d'autres à côté ».

En effet, nous avons pu constater, au cours d'un récent voyage à Marseille, qu'il y avait dans le port de nombreux paquebots appartenant à des compagnies plus heureuses et mieux en cour.

Nous répéterons que cet armateur avait organisé entièrement à ses frais une ligne nouvelle sans qu'il en ait coûté un sou à l'Etat.

Une ligne postale a le droit d'être réquisitionnée, puisque la réquisition est prévue dans les conventions et qu'elle trouve ses compensations dans les subventions.

De plus, la ligne postale jouit d'une auréole qui lui

fait retrouver sa clientèle ancienne ou nouvelle, dès que les services ont repris. Mais les lignes libres, qui se défendent uniquement par elles-mêmes, n'ont aucun titre à être traitées aussi dûrement.

Il est intéressant de savoir que les grandes flottes françaises ne sont pas souvent réquisitionnées au delà de 20 % de leur tonnage.

On doit également tenir compte que les bateaux postaux mis au service de l'Etat sont remplacés par des navires inférieurs sur les mêmes lignes, de telle sorte que cet armement est exonéré des charges des bateaux coûteux et il transporte passagers et marchandises avec des navires infiniment moins chers, assurés par l'Etat contre les risques de guerre; il a ainsi un trafic tout à fait intéressant.

Peut-on, dans ces conditions, présenter aux compagnies libres le beau cliché : « Que faut-il faire pour développer la marine marchande? » Ou bien encore : « Défendez les lignes françaises et surtout prenez la place des Allemands. »

Fort bien, mais faut-il pour cela que, tout d'abord, on ne s'arrange pas pour annihiler les initiatives particulières et paralyser l'armement en lui enlevant l'outil de son travail.

Le prix du charbon, aliment essentiel du navire, a une grande influence sur le prix de revient du transport maritime. Or, depuis la déclaration de guerre, le prix du charbon s'est accru dans d'énormes proportions.

Jusqu'à fin juillet 1914, les prix étaient inférieurs à ceux qui avaient cours en 1913; selon la qualité du charbon d'origine européenne (Cardif, briquettes françaises ou Newport) le prix variait à Marseille de 30 à 32 francs.

A Port-Saïd, qui est un grand centre de charbonnement, le prix courant était de 25/6 par tonne (environ 32 francs).

A Colombo, le prix de revient variait entre 36 et 37 francs).

A Diégo-Suarez, il variait entre 40 et 41 francs.

A Djibouti, il variait entre 33 et 34 francs.

Dès que la guerre a éclaté, les réquisitions se sont exercées sur les stocks; quand les réquisitions cessant, l'approvisionnement se serait fait à peu près normalement, le régime des transports raréfiant le tonnage, les charbons allemands et belges et ceux du Nord de la France venant à manquer, les besoins des amirautés ayant progressé, la hausse des frêts de charbon est devenue excessive et les prix sont arrivés en mars 1915 à :

Cardif.	28	shillings.
Marseille.	32	—
Port-Saïd.	25	—
Rouen.	16	—
Colombo.	30	—
Diégo.	30	—
La Plata.	25	—
Buenos-Ayres.	24	—

Ils ont même atteint à Gênes 46 fr. 25 par tonne.

Le prix du charbon anglais a considérablement augmenté depuis la guerre.

Il y a eu d'abord élévation du prix à la mine. La hausse a été toutefois restreinte par l'intervention du gouvernement anglais. Une loi du 29 juillet 1915, dite loi Runciman a, en effet, décidé que le prix du charbon à la mine ne pourrait pas dépasser de plus de 4 shillings le prix pratiqué le 30 juin 1914; et bien que les charbons destinés à l'exportation soient soustraits à l'application de cette loi, ils en ont subi l'influence, à l'exception de l'anthracite, et la hausse, sur le carreau de la mine, s'est trouvée enrayée.

Mais, à ce dernier élément sont venus s'en ajouter d'autres et notamment la hausse du frêt. Le prix du transport d'une tonne de charbon de Cardiff à Rouen est monté de 7 francs jusqu'à 22 fr. 50. Le transport de Cardif à Marseille, qui coûtait 8 fr. 50, coûte actuellement 45 francs. Les lenteurs du déchargement, provoquées par l'insuffisance de la main-d'œuvre, l'encombrement des quais, la pénurie de matériel, entraînent le paiement des surestaries, dont l'importateur se décharge naturellement sur le consommateur.

L'encombrement des ports a eu pour première cause le nombre considérable de navires de commerce qui se sont réfugiés dans les ports, soit pour attendre une réquisition, soit pour être désarmés. Les transports par chemins de fer et par eau suspendus, le trafic a diminué peu à peu.

Certains ports demeurent ensuite des bases de ravi-

taillement ou d'embarquement. L'autorité militaire s'empare des docks, hangars, etc., si bien qu'à la reprise du mouvement maritime commercial, les places étant occupées, il en résulta un désarroi profond, et M. Bouisson, dans son rapport sur les réquisitions, s'exprime en ces termes à ce sujet :

« Les navires portant des marchandises destinées au ravitaillement de Paris (charbons, vin, céréales, etc.), se présentèrent en grand nombre à l'embouchure de la Seine pour remonter jusqu'à Rouen.

« Ce port ne pouvait les recevoir sous peine d'embouteillage; les vapeurs étaient contraints d'attendre leur tour en rade du Havre. Ils attendirent huit jours, quinze jours, trois semaines; on conçoit que les armateurs ont voulu se couvrir contre d'aussi graves aléas en majorant considérablement les prix de transport.

« Lorsqu'un navire faisant la navette entre l'Algérie et Rouen doit attendre sur la rade pendant quinze jours avant d'entrer dans ce port, sa capacité de transport se trouve réduite de moitié sans profit pour personne et au grand dommage de l'armateur.

Le désordre que nous signalons a donc frappé la flotte de commerce française d'une sorte de paralysie partielle, dans un moment où la raréfaction du tonnage disponible dans le monde devait théoriquement faire rechercher pour nos navires le maximum de rendement.

« Est-ce à dire qu'il faut voir là une conséquence inévitable de la guerre? Non pas, certes; nos amis les

Anglais ont le sens pratique trop développé pour qu'ils eussent pu trouver mauvais qu'on réservât à Rouen — avant-port de Paris — le plus de place possible, en leur donnant en profondeur, et non pas tout le long des quais, les emplacements dont ils avaient besoin. Quant à notre intendance, elle aurait pu s'apercevoir qu'en réquisitionnant les hangars à quais et en les transformant en magasins, elle rendait les quais inutilisables pour le chargement et le déchargement des cargaisons.

« Il semble d'ailleurs que l'intendance ne se soit pas le moins du monde préoccupée de ménager l'activité économique des ports. C'est ainsi qu'à Marseille, où des marchandises d'exportation et d'importation sont véhiculées par traction animale, les réquisitions de chevaux et de véhicules ont été faites de telle sorte et avec si peu de mesure que la plupart des camionneurs avaient dû tant bien que mal renouveler soit leur cavalerie, soit leur matériel; ils ont été l'objet de nouvelles réquisitions. »

Par contre, lorsque les hostilités commencèrent, les cours du frêt étaient bas, le tonnage disponible abondant, mais par suite des circonstances inhérentes à l'état de guerre, soit par spéculation, soit faits économiques réels, le frêt ne tarda pas à augmenter dans des proportions considérables.

Dès le 3 septembre, la Chambre de commerce d'Alger prenait une délibération où nous lisons ces considérants :

« Considérant que les Compagnies subventionnées assurant les services postaux entre la France et l'Algérie ont décidé d'augmenter, à partir du 1er septembre 1914, leurs tarifs de passage de 25 %. Puis, sur les instances de M. le Ministre, ont réduit de 15 % cette augmentation;

« Considérant que les dites compagnies, abusant de leur monopole de fait, ont majoré leurs prix de frêt dans une mesure bien plus considérable en revenant aux pleins tarifs d'octobre 1913 qui présentent, par rapport aux prix pratiqués avant la mobilisation, une augmentation de 30 à 60 °/₀ suivant les marchandises ;

« Considérant que ces mesures ne sont pas justifiées par des augmentations équivalentes de leurs charges et que la diminution du trafic résultant des circonstances présentes a été notablement atténuée par les recettes procurées aux compagnies par le transport des troupes du 19e corps ».

M. le Président de la Chambre de commerce de Marseille dit, d'autre part :

« Les Messageries maritimes viennent de parer aux inconvénients, pour elles, de la guerre par une surtaxe de 20 % sur tous leurs frêts. »

L'armement subventionné n'était pas le seul à avoir augmenté son frêt. L'armement libre avait augmenté le sien d'une façon fantastique; si bien qu'un navire

de 500.000 francs qui fait le voyage de La Plata aller et retour paye son prix par son seul frêt (1).

Il importe, en effet, de tenir compte qu'un petit cargo ne consomme pas, à raison d'une vitesse moindre, la même quantité de charbon qu'un paquebot. On a cité à la tribune de la Chambre, le 8 octobre 1915,

(1) En étudiant les questions complexes qui touchent au problème des transports maritimes, il faut particulièrement tenir compte, entre autres éléments, des différences essentielles provenant des deux grandes divisions des transports en *cabotage* et *long cours*, qui doivent être encore chacune divisée en deux catégories différentes : la navigation des lignes régulières (liner) et la navigation irrégulière dite « tramping », du mot anglais « tramp », vagabond.

En effet, les méthodes et conditions d'exploitation de ces deux sortes de navires sont tout à fait différentes. En temps ordinaire, le navire de ligne bénéficie de frêts sensiblement plus élevés et aussi de contrats de transport pour des périodes de temps assez longues.

Les « tramps », au contraire, sont soumis au hasard de l'offre et de la demande.

La proportion des tonnages de ces navires s'établit comme suit :

En Angleterre, 30 % pour les « liners »;
60 % pour les « tramps »;
10 % pour les « voiliers ».

En France, la proportion est inverse, car plus des quatre cinquièmes des vapeurs sont utilisés uniquement sur les lignes régulières et le tramping est l'exception.

Or, quand des circonstances anormales se produisent, il est évident que leur répercussion peut se traduire différemment pour chaque pays et que, par exemple, la nation exploitant le plus grand nombre de tramps bénéficiera très largement d'une hausse qui sera d'autant plus sensible que le niveau normal du frêt sur tramps se trouve inférieur, tandis que les lignes régulières partant d'un taux courant de frêt plus élevé, auront une moindre marge (Note : rapport de M. Bouisson).

le cas d'un armateur qui ayant acheté un cargo 300.000 francs se trouve aujourd'hui non seulement l'avoir payé mais, de plus, avoir réalisé un bénéfice de 700.000 francs.

La France a usé largement de son droit de réquisition; l'Angleterre a requis plus de 1.600 unités. Toutes ces unités manquent au marché du frêt; il faut tenir compte également du tonnage complètement supprimé des flottes austro-allemandes.

La loi économique de l'offre et de la demande a joué; la conséquence a été une hausse formidable qui n'a pas sa seule raison d'être dans l'augmentation des frais.

Une des causes qui ont porté le plus grand préjudice à notre marine marchande depuis la guerre a été la suppression des lignes existantes lorsqu'il aurait fallu en créer de nouvelles.

Par exemple, la suppression de la ligne Marseille-Tétuan, dont le consul de France réclame en vain le rétablissement.

Autre exemple, depuis le 22 juillet 1915, notre colonie de la Nouvelle-Calédonie n'est plus desservie. Des exportateurs marseillais, appuyés par la Chambre de commerce, s'en plaignent. Le Ministre, saisi, s'informe du frêt que pourrait escompter un navire. On l'évalue à 1.000 tonnes; on fait valoir qu'au retour l'armateur pourra importer du nickel pour le traitement duquel des hauts fourneaux ont été installés en Nouvelle-Calédonie et du café que l'on vient précisément

de décharger du droit de douane. La Chambre de commerce fait observer que cette ligne est subventionnée, qu'elle est peut-être d'un mauvais rapport, mais qu'elle est compensée par le produit des lignes sur Madagascar et l'Indo-Chine, concédées à la même compagnie des Messageries maritimes et sur lesquelles « notre exportation paye des taux de frêt doubles de ceux que réclamerait un service commercial ordinaire pour des distances analogues. Le Ministre de la marine répond, le 14 novembre, que « l'insuffisance du trafic à escompter pour un voyage sur la ligne envisagée entraînerait des pertes très élevées. Or, comme aux termes des conventions, ces pertes devraient être supportées par l'Etat, il n'a pas paru possible, en présence des nécessités financières actuelles, de faire effectuer, en ce moment, un voyage sur la ligne en question. Les relations entre l'Australie et la Nouvelle-Calédonie continuent à être assurées par le service annexe Sydney à Nouméa. »

Il faut certes tenir compte des difficultés formidables que la France eut à surmonter après la brutale aggression allemande. Mais il faut, dès aujourd'hui, prendre des gages afin d'assurer notre victoire dans la guerre économique de demain.

Or, qu'a-t-on fait pour notre marine marchande? Rien, si ce n'est des circulaires, et cependant les conditions n'ont jamais été aussi bonnes pour faciliter notre expansion maritime et commerciale.

Les plus redoutables de nos concurrents sont mis

dans l'impossibilité d'agir, ils n'ont pas la liberté des mers dont nous bénéficions; l'Etat, après l'Angleterre, assure les cargaisons; le frêt d'importation est à un prix inespéré, les droits de douanes sur quantité de produits sont supprimés. Il faut donc agir et agir vite, nous n'aurons jamais des circonstances aussi favorables pour développer notre action maritime.

IV

LA MARINE MARCHANDE APRÈS LA GUERRE

Les lignes nouvelles à créer. — Les débouchés commerciaux. Outillage des ports.

« Exploiter la situation privilégiée de la France faisant face à trois mers », c'était déjà le rêve de Henri IV et de Sully.

Il est évident que nous n'avons pas su jusqu'ici tirer parti de cette situation géographique.

Nous n'avons pas su comprendre, par aveuglement, les nécessités et les caractères particuliers de la navigation. Désormais, les paquebots que nous aurons à construire devront avoir la plus grande vitesse, le plus gros tonnage, des départs réguliers.

Les ports devront être d'un accès continental facile, c'est-à-dire relié avec l'intérieur du pays par un système de voies ferrées ou fluviales et ouvert à toute heure de marée, facilitant l'accostage sans attente ni transbordement.

Jusqu'ici, tous nos ports sont fermés ou à demi-ouverts; un seul, Cherbourg, est ouvert, mais avec transbordement, et aucune compagnie française n'est encore venue y concurrencer les compagnies étrangères, qui y font escale depuis quatorze ans.

Les progrès de l'architecture navale sont tels qu'il faut prévoir dans un avenir prochain l'établissement de ports aux dimensions considérables.

En effet, au début de la navigation transatlantique à vapeur, si le *Great Western* avait 65 mètres de longueur, les paquebots type *Lusitania* atteignent aujourd'hui 232 mètres.

Les *Savoie*, *Lorraine*, *Provence* (183 m. 50) ont peine à manœuvrer dans le port du Havre. Comment ce port pourrait-il recevoir les grands steamers allemands et anglais? Comment même pourrait-il recevoir le nouveau transatlantique français *Paris* (C. G. T.)?

Les 85 millions votés par le Parlement pour le Havre, les 32 millions affectés à Marseille ne sont pas suffisants pour aménager ces ports selon les progrès de l'architecture navale.

Faut-il ajouter qu'à New-York, par exemple, outre les dépenses d'Etat, la municipalité alloue chaque année 57 millions aux dépenses du port.

On a dépensé à Newcastle, depuis 1870, 184 millions de francs;

A Hambourg (1880-1905), 350 millions de francs;

A Liverpool (1881-1902), 113 millions de francs;

A Brême (1885-1902), 104 millions de francs.
(Une nouvelle dépense de 133 millions est prévue.)

Le développement des quais au Havre est de 11 kilomètres (dont cinq seulement accessibles aux navires d'un tirant d'eau de 8 mètres). Par contre, le développement des quais atteint :

A Liverpool.	56 kilomètres ;
A Londres.	27 —
A Hambourg.	20 km. 500 ;
A Anvers.	20 kilomètres ;
A Rotterdam.	18 —
A New-York.	70 —

Qu'attendons-nous pour creuser, agrandir, outiller Dunkerque, Le Havre, Rouen, Saint-Nazaire, Nantes, Bordeaux et Marseille?

Dunkerque, malgré les énormes travaux entrepris, prévus pour une durée de quinze années et qui devaient être réalisés en 1915, ne sera jamais qu'un port à écluses, par suite des fonds et des courants et aussi à cause de la situation de ce port également excentrique de l'Europe et de la France.

A Boulogne, les digues et le port actuel ne sont qu'une création artificielle qui a coûté, de 1879 à 1900, plus de 20 millions, et près de 20 millions depuis 1905. Les travaux actuels de prolongation de la digue Carnot coûteront 9 millions, le bassin Loubet en a coûté 11 sans l'outillage et, malgré tout, par suite du relief et de la nature du sol, toute ambition transatlantique sérieuse est interdite à ce port.

Il faut toutefois reconnaître que les améliorations successives apportées à ce port, ont produit d'heureux résultats :

En 1913, le chiffre des exportations a atteint un total de 2.187.000 quintaux métriques, d'une valeur de 605.960.000 francs.

Cherbourg n'est qu'une rade factice; la gare maritime élevée à frais communs par la ville, la Chambre de commerce et l'administration des chemins de fer de l'Etat, ne pourra être qu'une escale de fortune, tant qu'on sera dans l'impossibilité d'y assurer, aux passagers, l'accostage du paquebot à quai. Le service des trains transatlantiques spéciaux organisés par les chemins de fer de l'Etat pour les compagnies anglaises, allemandes et américaines qui font escale dans ce port ont produit, en 1911, 1.661.272 fr. 03, au total, impôt déduit.

Saint-Nazaire, qui est, en somme, le meilleur de nos grands ports actuels sur l'océan, ne pourra jamais donner accès aux gros paquebots en service puisqu'il est impossible, à cause de la nature des fonds, de dépasser la profondeur uniforme de douze mètres qu'il n'a pas encore, mais que l'on obtiendra d'ici peu par les dragages entrepris.

A l'heure actuelle, Nantes est essentiellement un port industriel, dont l'importance croît régulièrement; comme port de transit, il en est à ses débuts, aussi de nombreuses améliorations devront y être apportées. La loi du 7 juillet 1913 a autorisé des travaux considé-

rables dont le montant s'élève au total de 28.500.000 francs.

L'Etat participera à ces travaux pour la moitié, c'est-à-dire pour 14.250.000 francs, l'autre moitié sera supportée par la Chambre de commerce de Nantes, qui recevra de la ville 3.500.000 francs de subvention, une même somme lui sera attribuée par le département, ce qui réduira sa part à 7.250.000 francs.

Le projet d'aménager la rade de La Pallice en « port d'escale » ou en « port de vitesse » se heurte au fait qu'il sera toujours difficile de couvrir les dépenses qu'entraînerait la construction d'une digue en eau profonde dans un port, qui est bien situé pour le service de l'Afrique, convenablement pour celui de l'Amérique du Sud, mais qui ne saurait être pris pour tête ou escale, ni des lignes de l'Amérique centrale, ni des lignes de l'Amérique du Nord.

Le trafic du port de Bordeaux (1) s'est, depuis 1905, élevé avec une telle rapidité (76,8 % de 1904 à 1913) que les aménagements du port se sont trouvés insuffisants et qu'il a fallu pourvoir non seulement aux nécessités immédiates, mais encore au développement futur.

La Chambre de commerce de Bordeaux, après l'exa-

(1) Nous ne parlons pas ici de la situation spéciale faite à ce port par la guerre. Nous constaterons cependant qu'avec des moyens improvisés on a fait des merveilles. Lorsque la Compagnie Générale Transatlantique émigra du Havre à Bordeaux, on dut créer de toute pièce une nouvelle organisation qui, grâce à la bonne volonté de tous, donna des résultats inattendus.

men des projets divers présentés par les autorités les plus compétentes, se mit d'accord avec l'administration sur un programme général d'amélioration et d'extension du port de Bordeaux, qui fut déclaré d'utilité publique par la loi du 15 juillet 1910, qui le définit dans les termes suivants :

« 1° Approfondissement des passes de la Gironde et de la Garonne maritime;

« 2° Travaux d'amélioration et d'extension du port proprement dit, comportant principalement :

« *a*) La transformation et le prolongement des anciens quais en rivière sur la rive gauche;

« *b*) L'agrandissement du bassin à flot n° 2 par la construction de cinq nouvelles darses avec création, au lieu dit Grattequina, d'une nouvelle entrée reliée par un canal maritime au bassin agrandi et la construction d'une forme de radoub;

« *c*) Divers travaux accessoires, tels que l'allongement de la forme n° 1, la construction des cales de batellerie et la transformation de la cale du Médoc en quai vertical;

« 3° Le rachat des appontements de Pauillac;

« 4° La création d'une station d'escale au Verdon. »

La dépense des travaux prévus aux paragraphes 1° et 2° est évaluée à 136.000.000 francs, dont 80 millions à engager immédiatement, sur lesquels 38.500.000 francs incombant à la Chambre de commerce de Bordeaux et 41.500.000 francs à l'Etat.

Sur le paragraphe 3°, « Rachat de l'appontement de Pauillac », est intervenu le décret du 25 avril 1914, duquel il résulte que l'Etat a racheté à la Société de l'appontement public de Pauillac la concession qu'elle tenait de la loi du 20 juillet 1894. La Chambre de commerce de Bordeaux a été chargée de l'exploitation provisoire de l'appontement au rachat duquel elle a d'ailleurs contribué pour une somme globale de 4.065.980 francs.

Enfin, le paragraphe 4° a fait l'objet de la loi du 11 avril 1914, qui concède à la Chambre de commerce de Bordeaux, pour une durée de soixante-quinze années, tous les ouvrages à établir au Verdon; la dépense totale évaluée à 24 millions de francs sera supportée en entier par la Chambre de commerce avec l'aide du département de la Gironde et des compagnies de chemins de fer de Paris-Orléans et du Midi.

Au Havre, on est en train de dépenser 90 millions pour des travaux dont l'achèvement est prévu pour 1918; or, même après ces travaux, la rade ne sera pas sûre; les ingénieurs se sont toujours accordés pour déclarer que le port du Havre ne saurait être mis en état de recevoir les gros navires en tout temps et de leur offrir l'abri d'une rade sûre, à moins d'une dépense de 400 millions.

Certains travaux ont été exécutés en dépit du bon sens, c'est ainsi qu'un quai a été aménagé de telle façon que si le navire peut bien accoster il est dans l'impossibilité de tourner ou de sortir.

Dans son rapport présenté en 1913 à la Chambre de commerce de Marseille, l'éminent rapporteur, M. Emile Lévy, développe les points de vue suivants :

Pour faciliter les opérations commerciales, il faut :

a) Créer des bassins bien abrités offrant aux grands navires :

1° Une profondeur d'eau le long des quais d'au moins douze mètres;

2° Des traverses limitant les nappes d'eau de ces bassins, ainsi que des môles intérieurs ayant en moyenne 350 mètres de longueur et 120 mètres de largeur enracinés sur les quais de rive.

Ces traverses, môles et quais présenteraient de vastes terre-pleins pour le dépôt des marchandises, pour les voies ferrées de circulation et aussi pour des faisceaux de voies ferrées de garage, servant à activer la distribution des wagons à opérer et leur remisage après ces opérations.

C'est ainsi qu'on obtiendra un travail journalier intensif. Dans ce but, on évitera l'emploi de plaques tournantes, coûteuses comme prix de revient et d'entretien, comme perte de temps et de surface.

b) Sur ces ouvrages, offrant des longueurs de quais pour l'accostage des navires de grandes dimensions, on établira un outillage moderne, des engins de levage, bigues puissantes, cabestans, grues à pylône ou à demi-portique de 1.500 à 5.000 kilos de force électrique, hydraulique et même à vapeur, alternant sur les quais et fonctionnant par un dispositif de canalisations

permettant l'usage de l'un de ces moyens dynamiques en cas d'avarie de l'un d'eux.

Une puissante canalisation est aussi de toute nécessité pour l'approvisionnement des navires à water-ballast, de leurs chaudières, de la provision du bord même.

Cette canalisation rendrait de très grands services en cas d'incendie, soit à bord des navires, soit sur les quais couverts ou découverts.

c) Sont aussi nécessaires des hangars pour les marchandises en balles ou en caisses, des silos pour les graines et les céréales, des trémies pour les minerais et les charbons, des magasins frigorifiques ainsi qu'un matériel roulant frigorifique (mais les magasins frigorifiques et le matériel roulant ne pourront être installés grandement et donner des résultats satisfaisants que lorsqu'une amélioration sera apportée au régime douanier sur les viandes frigorifiées). En un mot, toutes les installations propres à une manutention rapide des cargaisons en colis ou en vrac, à l'entrée comme à la sortie.

Mais il ne faut pas perdre de vue qu'il est des marchandises dites « pauvres », parce que leur valeur première est faible et qu'elles ne peuvent supporter de grands frais; certaines ne craignent ni l'humidité ni la pluie, telles que les minerais de toutes natures, les bois de toutes espèces, les liquides en fût, les soufres, les charbons; toutes ces marchandises n'ont pas besoin d'abri. Il faut donc faire la part des quais non couverts

et la part des quais couverts dans la proportion logique d'environ trois cinquièmes pour les premiers et environ deux cinquièmes pour les seconds, par rapport à la surface de dépôt utilisable dans le port.

De même, il est préjudiciable aux intérêts généraux d'amodier les quais et les hangars, sans que la nécessité de ces amodiations ne soit parfaitement établie par l'importance d'un trafic éprouvé, des obligations postales ou des lignes à passagers régulières à itinéraires fixes.

De plus, et c'est là une des conditions primordiales pour la bonne utilisation des quais et hangars, si, par un contrôle vigilant et impartial, il était constaté et établi que l'utilisation des emplacements concédés à titre provisoire mais privatif était insuffisante (au-dessous de la moyenne d'utilisation des autres emplacements), l'administration aurait pour devoir strict de restreindre ou de supprimer un privilège aussi marqué (1).

Il est constaté par les statistiques que les quais et hangars amodiés ont un rendement de beaucoup supérieur aux emplacements libres, néanmoins il est indis-

(1) La revision des emplacements se fait actuellement à Marseille deux fois par an.

Dans une lettre du 29 mars 1910, M. Millerand, ministre des Travaux publics, écrivait :

« Toutes les occupations temporaires ainsi accordées seront du reste revisables au moins une fois par an, de façon à pouvoir restreindre et même supprimer les concessions qui ne seraient plus justifiées par un trafic suffisant.

pensable de réserver une large place aux navires dits « irréguliers », dont le trafic en marchandises est aussi très important.

La non-observation de cette sage mesure aurait les conséquences les plus graves, les plus préjudiciables aux intérêts généraux du port.

En d'autres termes, il ne faut pas oublier :

Que les ouvrages d'un port sont construits sur le domaine public maritime, qui est incessible et inaliénable parce qu'il appartient à tous, dont l'Etat lui-même ne peut disposer arbitrairement pour les intérêts particuliers. Que ces ouvrages ont été payés autrefois par les ressources du budget général, et maintenant en partie par ce budget, en partie par des taxes de péage prélevées sur la navigation nationale et étrangère.

L'expérience a démontré que les privilèges ont toujours causé l'arrêt de l'accroissement des ports, les initiatives ne pouvant plus s'y produire.

Dans les ports de commerce, ceux surtout de pleine eau, le service du pilotage est devenu un véritable privilège, un impôt perçu au profit d'une société privée, que les progrès de la navigation rendent de moins en moins justifié; il est de plus en plus onéreux à cause des très grandes dimensions des navires et devient inutile par la multiplication des feux de port, leur portée, leur système d'éclairage et de coloration ne permettant plus de les confondre.

La décroissance considérable de la voile, la création de nombreuses lignes régulières de bateaux à vapeur,

tout a contribué à rendre moins utile l'aide du pilote, surtout dans les mers sans marées, aux atterrissages faciles.

La rémunération du service rendu n'est donc pas en rapport trop souvent avec la nécessité et les risques professionnels.

Nous donnons plus loin le tarif du pilotage à Marseille et ci-dessous un tableau qui se passe de commentaires (1).

En résumé :

Un grand port maritime qui veut conserver son rang, augmenter son trafic, être tête de ligne de services postaux, doit donner à l'armement et au commerce toutes les facilités pour progresser. Aucun détail de l'outillage ne doit être négligé, il doit avoir :

(1)

STATIONS	Recettes brutes	Dépenses	Recettes nettes	Nombre de pilotes	Gain moyen par pilote : d'après la recette nette	Gain moyen par pilote : indiqué par l'administration
Marseille	821.988	141.155	674.833	58	11.652	9.994
Boulogne	182.973	53.136	129.837	11	11.803	12.000
Quillebeuf	1.111.844	81.900	1.029.944	85	12.116	13.[illegible]
Villequier	398.509	15.940	382.569	30	12.752	13.283
Dunkerque	649.849	168.460	481.389	36	13.372	12.000
Le Havre	1.027.384	135.369	892.015	48	18.584	»
Cherbourg	737.790	211.168	526.622	11	47.875	54.[illegible]
TOTAUX	4.930.337	807.128	4.117.209	279		

Le développement tout à fait anormal des recettes de Cherbourg s'explique par les escales de grands paquebots allemands, anglais et américains qui font leurs opérations en rade, utilisent à peine les services des pilotes et payent des taxes très élevées en raison de leur tonnage.

1° Des bassins et des quais suffisants pour qu'un navire entrant dans le port puisse toujours trouver une place à quai pour faire ses opérations;

2° Des engins de levage puissants et modernes;

3° Un matériel flottant d'allèges suppléant dans certains cas aux quais et à leur outillage, permettant ainsi les transbordements de quais à navires, d'un bassin à un autre;

4° Des bassins de carénage et de radoub de dimensions suffisantes pour les grands navires et à tarifs non prohibitifs;

5° Des quais de réparations à flot et des points de démolitions de navires à flot et à sec;

6° Un éclairage intensif pour le travail de nuit;

7° Des prix modérés de manutention des marchandises;

8° Une bonne disposition des voies ferrées de circulation et de garage;

9° Enfin la suppression de tous les monopoles et privilèges susceptibles de nuire à l'intérêt général et d'arrêter ou d'entraver le développement du port.

Pendant longtemps, la devise du port de Marseille fut : *le travail libre sur les quais libres.*

Mais les nécessités du commerce, les besoins de l'armement, le besoin surtout d'un outillage perfectionné ont amené le gouvernement à accorder à la ville de Marseille, par la loi du 10 juin 1854 et un décret du 23 octobre 1856, la concession d'un dock entrepôt qui

fut rétrocédé par la ville à la Compagnie des docks et entrepôts.

Le port de Marseille est doté aujourd'hui de trois outillages :

1° L'outillage de la Chambre de commerce;

2° L'outillage de la Cie de docks et entrepôts;

3° L'outillage des acconiers libres.

Donc, le port de Marseille est assez bien outillé et les opérations de chargement et de déchargement peuvent s'y effectuer plus rapidement que dans aucun port, à la condition toutefois que les navires puissent trouver une place suffisante pour recevoir leur chargement.

Or, par suite de l'extension considérable du trafic dans ce port :

9.788.000 tonneaux de jauge nette en 1893,
contre 19.331.000 tonneaux de jauge nette en 1912;
5.053.000 tonnes métriques de marchandises en 1893,
contre 9.215.000 tonnes métrique de marchandises en 1912;

la place manque à quai et dans les hangars puisque le développement des quais n'a augmenté depuis 1893 que de 17 %, tandis que le trafic a augmentè de 82 %.

Il faut donc, dès maintenant, envisager la création de nouveaux bassins et ne pas craindre de faire grand et surtout aller vite.

Le bassin de la Madrague, qui est en cours d'exécution, coûtera 32.000.000 de francs et donnera une longueur de quais utilisables de 2.584 mètres.

La mise à l'étude du bassin Mirabeau faisant suite au

bassin de la Madrague et d'un bassin au large de la grande jetée, et leur exécution prochaine et rapide sont indispensables pour assurer la prospérité du port de Marseille.

Mais pour exécuter les travaux prévus, il faut compter sur un minimum de vingt années.

Or, en calculant la progression du trafic marchandises à Marseille sur la moyenne de 3 %, qui est celle de 1861 à 1912, on verra que, en comparaison avec la situation actuelle, il faudrait, en 1932, pour un trafic de 16 millions de tonnes, disposer d'un développement de quais de 27.000 mètres. En réalisant d'ici vingt ans le bassin Mirabeau et le bassin au large de la jetée, on aura 28.060 mètres de quais; on sera donc aussi gêné qu'aujourd'hui. Et si ces travaux subissent des retards, dans quelle situation se trouvera le port de Marseille?

La gêne dans laquelle se trouve actuellement ce port aussi bien par le manque de place à quai que par le manque de place dans les hangars, provient de l'augmentation énorme du trafic dans les dix dernières années. On doit prévoir que ce trafic ira en augmentant et que les relations avec les ports marocains, ainsi que l'ouverture du canal de Marseille au Rhône, amèneront encore dans ce port un plus grand nombre de navires. Il faut donc, si coûteux que cela puisse paraître, si grands que soient les sacrifices que l'on aura à s'imposer non seulement exécuter sans retard le bassin Mirabeau, le bassin au large de la grande jetée et compléter l'outillage du port par la création de nouvelles

formes de radoub, mais il faut encore mettre immédiatement à l'étude le bassin de l'Estaque prévu dans le plan général des agrandissements futurs du port de Marseille, et qui donnerait la marge indispensable pour que le commerce et l'armement jouissent de toutes les facilités auxquelles ils ont droit, et assurer ainsi la prospérité de Marseille, premier port de commerce français.

C'est dans un intérêt national qu'il faut entreprendre cette réorganisation, afin que la France puisse conserver sa puissance de production et d'expansion et développer sa richesse.

Tous les peuples, jusqu'aux jeunes républiques sud-américaines, consacrent des centaines de millions (1) à creuser des ports capables de recevoir les plus grands et les plus modernes paquebots du monde, pourquoi serions-nous moins entreprenants et moins audacieux?



Pourquoi l'opération financière du paiement immédiat des travaux, qui aurait été impossible pour les chemins de fer, serait-elle possible pour les ports et les canaux

La France possède aujourd'hui un outillage considérable de voies ferrées, parce qu'elle a échelonné le paiement des sommes qu'il a exigées sur un grand nombre d'exercices budgétaires.

Grâce au système des annuités de remboursement,

(1) Pris la plupart du temps à l'épargne française.

prolongées pendant le temps nécessaire, soixante, soixante-quinze ans et plus, elle achève, sans aucun embarras pour ses finances, son outillage des chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local.

Elle n'exécutera l'outillage de ports et de canaux, dont elle ne peut se priver plus longtemps sans déchoir, que si elle adopte le même système financier pour cet ordre de dépenses.

Le pays, en trois quarts de siècle, a dépensé, pour les voies de communications de toute nature, environ 31 milliards 330 millions.

On peut estimer à 2 milliards 500 millions la dépense qui s'impose encore pour l'achèvement des chemins de fer et à 2 milliards 500 millions également la dépense à engager pour l'achèvement des ports et des canaux.

Le système financier adopté pour les chemnis de fer conduira nécessairement à l'achèvement de cette partie si utile de notre outillage.

Au contraire, le système financier admis pour les ports et les canaux s'opposera invinciblement, si on le maintient, à la construction de nos ports et de nos voies navigables.

Prenons un exemple : le budget de 1909 nous fournit la démonstration irréfutable de cette double affirmation.

Le Parlement, par la loi de finances de 1909, autorisé les grandes compagnies, qui bénéficient de la garantie d'intérêt et qui reçoivent les annuités dont

nous avons fait mention ci-dessus, pour remboursement et amortissement en capital et intérêts des sommes avancées par elles pour la construction des voies ferrées, le Parlement, disons-nous, a autorisé les grandes compagnies à dépenser, en 1909, une somme totale de 159.800.000 francs, qui se décompose de la manière suivante :

62 millions de francs qui leur seront remboursés à l'aide d'annuités, soit........		62.000.000
Et 97.800.000 francs pour lesquelles elles bénéficieront de la garantie d'intérêt...		97.800.000
Il a inscrit également au budget, pour des travaux analogues à exécuter sur le réseau de l'Etat :		
Etudes et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat..	3.000.000	
Etudes et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat...	7.920.000	
Travaux et matériel roulant complémentaire du réseau de l'Etat.	10.000.000	
	20.920.000	20.920.000
Il a ouvert au Ministre des finances un crédit de 50.200.000 francs remboursable en obligations à court terme avant 1915 pour travaux à exécuter sur le réseau de l'Ouest racheté.		50.200.000
Il a inscrit, en addition aux subventions précédentes, une nouvelle subvention annuelle de 2 millions pour les chemins de fer d'intérêt local qui avec une allocation égale des départements, permettra de consacrer à cette opération de l'achèvement des chemins de fer d'intérêt local, en l'année 1909, une somme de.		100.000.000
Total.		330.920.000

L'entreprise de l'achèvement des chemins de fer était donc dotée, pour 1909, d'un crédit de 330.920.000 francs.

Pour la même année 1909, l'entreprise de l'achèvement de nos ports et de nos canaux, bénéficiait seulement d'un crédit :

Pour les ports de........................	10.664.000
Et d'un crédit pour les canaux et rivières canalisées de.	13.867.500
Total.	24.531.000

Il faut ajouter à cette somme de 24 millions et demi les fonds de concours fournis par les grandes agglomérations comme Marseille et Le Havre, etc. Mais on ne peut compter sur ces fonds de concours pour l'ensemble des travaux de ce genre, car il est très peu de régions qui disposent pour cela des ressources nécessaires.

De la comparaison de ces chiffres, il ressort la preuve irréfutable que l'exécution des travaux de ports et de canaux exigera plus d'un demi-siècle, si nous persistons dans la voie où nous sommes engagés, et d'ici là nos voisins et nos concurrents nous auront écrasés.

Avons-nous le droit d'imposer à notre génération, et à celles qui suivront, de pareilles lenteurs et de les condamner à un tel état d'infériorité, en face de concurrents hardis et entreprenants?

Ce qu'il y a de plus étrange, c'est que ce sont avec nos capitaux que la plupart des pays étrangers ont réalisé leurs vastes programmes de travaux publics.

Les ports de Rosario, Bahia, Pernambuco, les travaux des ports de Smyrne, Beyrouth, Salonique, Constantinople ont été réalisés à l'aide d'emprunts français.

Il est vrai que les gouvernements étrangers assurent aux capitaux français la garantie d'intérêt et l'amortissement lorsqu'ils sont employés aux travaux publics, ce que nous ne faisons pas.

Nous avions ainsi prêté, avant la guerre, aux nations étrangères 28 milliards.

Serait-ce donc exagéré de demander à notre gouvernement d'inscrire au budget 200 millions par an pour l'amélioration de nos ports et de nos voies navigables?

800 millions sont nécessaires pour moderniser les ports de Dunkerque, La Havre, Rouen, Saint-Nazaire, Nantes, Bordeaux et Marseille.

L'Etat pourrait prendre à sa charge 600 millions et les chambres de commerce, syndicats, villes, départements 200 millions.

Demander plus à ces derniers serait nuire au développement du trafic en frappant de taxes exagérées les marchandises.

***

En 1912, la France a exporté pour 8 milliards 800 millions de francs et ce sont les exportations maritimes qui dominent dans l'ensemble de ces exportations totales. La France exporte, en effet, par mer, 5 milliards 300 millions de francs.

Par suite, les relations maritimes de la France avec l'ensemble de ses marchés extérieurs méritent la plus grande attention.

Or, en cela, l'initative doit venir des particuliers et le devoir du gouvernement se borne à la favoriser par des mesures s'adaptant intelligemment aux circonstances.

Dans son récent opuscule *Les conditions d'une reprise industrielle*, M. Paul de Rouziers fait à ce propos des considérations extrêmement judicieuses.

« Il est, dit-il, particulièrement pénible en ce moment de citer l'exemple des Allemands. Et cependant, n'est-il pas d'une bonne méthode de savoir comment nos ennemis s'y sont pris pour obtenir les succès remarquables qui, pendant quarante-quatre ans, ont tellement augmenté leur importance? Il est curieux de constater que, depuis le milieu du siècle dernier, les entreprises de navigation, en particulier celles de Hambourg et de Brême, ont toujours été en avance sur les besoins de la population allemande et ont mis ainsi à la disposition de l'industrie et du commerce des moyens d'action dont ceux-ci ont largement profité. On sait quelle est actuellement la puissance de ces moyens d'action. Au moment où la guerre a éclaté, l'empire allemand avait une flotte de commerce comptant près de cinq millions de tonneaux de jauge brute. Cette flotte était d'autant plus puissante que la plus grande partie de son tonnage se trouvait concentrée entre les mêmes mains. A elles seules, les deux Compagnies

« Hamburg Amerika » et « Nord Deutscher Lloyd », actuellement réunies depuis quelques mois sous la direction de M. Ballin, constituaient 40 % de cette flotte. Et autour de cette puissante entreprise gravitent une série de satellites tels que Compagnies « Hamburg Sud Amerikanische », la « Compagnie Kosmos », etc. De plus, cette flotte était composée en immense majorité de navires affectés à des lignes régulières, 80 % environ sur l'ensemble; c'est dire que le grand effort des Allemands s'était porté sur l'établissement de relations maritimes constantes et suivies avec les pays dans lesquels ils s'efforçaient de trouver des débouchés pour leur production industrielle. Ce que les agents des compagnies de navigation allemandes ont fait, à ce point de vue, pour l'essor du commerce allemand est considérable. L'agent d'une compagnie de navigation, bien différent du voyageur de commerce qui passe pendant un bref séjour, est installé d'une façon permanente dans le pays qu'il a pour mission d'ouvrir aux exportations allemandes. Si, par aventure, et cela n'arrive que trop souvent, un commerçant ou un industriel de pays non allemand, un Anglais, un Français, un Belge, confie à la compagnie de navigation allemande le transport d'une marchandise, l'agent qui la reçoit, au lieu de destination, ne manque pas de mettre à profit cette indication. Il s'empresse de faire une démarche auprès du destinataire de la marchandise. L'occasion lui en est tout naturellement fournie, puisqu'il est le représentant du

transporteur, et le négociant réceptionnaire ne peut qu'être touché du soin que la compagnie allemande de navigation prend des objets qui lui sont confiés. Mais la démarche de l'agent a un autre but : après avoir interrogé le négociant pour savoir s'il a satisfaction, il ne manque pas de lui faire connaître que la même marchandise anglaise, française et belge qu'il vient de lui livrer se trouverait en Allemagne et dans des conditions meilleures. Il vante, bien entendu, la qualité du produit allemand, son bon marché, les longs crédits que l'organisation des banques permet aux négociants allemands de consentir et, neuf fois sur dix, il se retire, ayant enlevé aux fournisseurs imprudents qui lui ont confié leurs expéditions, un élément de leur clientèle qu'il fait passer dans la clientèle allemande. Les Français seraient bien aveugles s'ils ne s'inspiraient pas de cet exemple et s'ils ne dirigeaient pas leurs efforts vers la constitution de transports maritimes réguliers et fréquents avec les régions dans lesquelles notre industrie a des chances d'écouler ses produits.

Pour atteindre un pareil but, l'initiative gouvernementale est impuissante à elle seule. Tout au contraire, c'est l'initiative individuelle qui peut susciter efficacement le développement des entreprises maritimes existantes ou la création de nouvelles lignes. Ce n'est pas que la tâche du gouvernement soit nulle en cette matière, et peut-être n'est-il pas inutile de noter ici que l'empire allemand a toujours fait preuve d'une

sollicitude toute particulière pour sa marine marchande. Je n'en veux donner ici qu'un exemple qui n'est pas sans intérêt dans les circonstances actuelles. La plus grande source de profit des compagnies exploitant des paquebots entre l'Allemagne et l'Amérique se trouve dans le grand nombre d'émigrants qu'elles transportent. Au cours de ces dernières années, la moyenne des émigrants qui ont pris passage sur des bateaux de Brême ou de Hambourg, pour les Etats-Unis, s'approche de quatre cent mille, et cependant, depuis déjà de longues années, l'Allemagne ne fournit plus aux Etats-Unis qu'un contingent annuel d'émigrants assez faible, environ vingt-cinq mille, alors que, vers 1890, elle n'en fournissait pas moins de deux cent mille. Ce n'est donc pas une ressource nationale qu'elle exploite en tirant profit de ces transports; les émigrants, qui s'embarquent à Hambourg et à Brême viennent, en effet, pour la plupart, des pays de nationalité slave, faisant partie soit de l'Autriche-Hongrie, soit, plus ordinairement, de la Russie. C'est là, en effet, que se trouve un des grands réservoirs actuels de l'émigration européenne. Ces émigrants se trouvent, par la position géographique de leur pays d'origine, inclinés à emprunter le territoire de l'empire allemand pour se rendre à un port d'embarquement quelconque, Hambourg, Anvers, Le Havre, Liverpool, etc.; mais, au moyen d'un système de surveillance policière très perfectionné, le gouvernement allemand s'arrange pour que ces émigrants ne franchissent sa frontière que s'ils

sont porteurs d'un billet de passage pour une compagnie allemande. Si, au contraire, ils ont l'imprudence de se présenter avec un billet d'émigrant délivré par une compagnie française, anglaise ou hollandaise, il arrive toujours, soit qu'il manque un papier aux pièces d'identité dont ils doivent être porteurs, soit qu'un soupçon d'anarchisme pèse sur eux, soit qu'ils paraissent atteints d'une maladie contagieuse ne leur permettant pas de traverser le territoire allemand; bref, sous un prétexte quelconque, ils sont éconduits. Il y aurait lieu, au moment de la conclusion de la paix, de porter l'attention du gouvernement français sur ce point. Il serait assez choquant que nos alliés les Russes, principaux fournisseurs d'émigrants pour la marine allemande, continuassent à être pour elle une occasion de profit, alors que les pavillons alliés seraient tout disposés à opérer les transports dont il s'agit.

S'il est urgent d'améliorer notre réseau de transports maritimes aboutissant à tous les pays qui peuvent servir de débouchés aux forces productives de la France, cette nécessité apparaît d'une façon plus nette encore lorsqu'il s'agit de nos colonies. Je n'ai pas à insister sur ce point, mais, quelque pénible qu'il soit de citer encore l'exemple des Allemands, je me permets d'indiquer comment ils entendent le service maritime de leurs colonies. Afin que l'exemple soit plus frappant et plus clair, nous allons le prendre, si vous le voulez bien, dans des colonies toutes récentes de l'Allemagne, le Togo et le Cameroun, situées toutes les

deux sur la côte occidentale d'Afrique, au fond du golfe de Guinée. Pour desservir ces deux colonies, dont l'une, le Togo, est un territoire fort peu étendu, un consortium de compagnies de navigation s'était constitué en Allemagne : il comprenait la puissante « Hamburg Amerika », la « Compagnie Woerman » et enfin la « Compagnie maritime belge du Congo » que, dans cet accès de démence qui dure depuis quelques années, les Allemands considéraient, sans doute, comme une future compagnie allemande. Ce consortium assurait, à la veille de la guerre, trois départs par mois dans chaque sens sur Hambourg et deux départs par mois dans chaque sens sur Brême. C'est là, on le voit, un service très complet mis à la disposition de colonies encore fort peu développées. Là aussi, comme dans la métropole, les moyens d'action maritimes avaient précédé l'essor économique. Il est bien entendu, au surplus, qu'en mentionnant l'effort colonial nécessaire en France, nous ne nous bornons pas à comprendre l'établissement de relations maritimes entre la métropole et nos colonies. Ce n'est là qu'un premier pas; le second consiste à développer de toute façon les forces productrices des territoires dont nous nous sommes assuré la souveraineté ou le protectorat, dans leur intérêt propre et dans l'intérêt de la métropole à laquelle ils fourniront une précieuse clientèle.

Une dernière raison *qui explique le succès des Allemands, c'est la bonne organisation de leur marine*

marchande. Chez eux, la création des lignes de navigation ne suit pas le commerce, elle le précède. Rien n'arrête donc le commerçant quand il veut commencer l'exploitation d'un pays nouveau. Il en résulte que cette flotte de vaisseau pénétrant dans les pays les plus reculés dès que leur exploitation devient possible, jointe à l'outillage perfectionné des ports de commerce, qui réduit à leur minimum les frais de chargement, donnent à ce peuple une grande supériorité pour la rapidité, la fréquence et le bon marché de ces expéditions.

Ce sera une lacune longue à combler chez nous. C'est même en raison de cette insuffisance des moyens de transports que nos négociants ont eu parfois recours à la marine allemande pour leurs transports, moyen dangereux, parce que la première démarche de l'agent de navigation en débarquant est d'aller documenter l'agent allemand du pays pour lui ménager une entrée chez le client du négociant français.

Il y a de longues années qu'éclairée par l'empereur Guillaume, l'Allemagne a vu son avenir sur l'eau et qu'elle a apporté, à se constituer une puissante marine marchande, ses habitudes de méthode, de discipline, de ténacité dont elle a retiré de si puissants avantages dans sa vie intérieure. Elle ne paraissait pas, par sa situation géographique, pouvoir prétendre au titre de grande puissance maritime, elle est arrivée à presser d'une concurrence chaque année plus victorieuse les vieilles marines de l'Europe, notamment celle de la France et de l'Angleterre. Le décompte a été fait sou-

vent, il se revisait chaque année pour augmenter le crédit de l'Allemagne du formidable frêt qu'elle enlevait à ces deux marines.

Il faut reconnaître que, dans l'état inorganique où nous étions à la veille de la guerre, ce n'est pas la France qui s'opposait le plus et le mieux à la poussée allemande, mais cette poussée se heurtait à une résistance de plus en plus acharnée de l'Angleterre qui ne pouvait pas se résoudre à se voir dépouillée de sa séculaire maîtrise des mers.

Aussi, est-ce contre l'Angleterre qu'était soulevée l'opinion allemande, contre l'Angleterre concurrente redoutable, bien plus que contre la France, adversaire certes, mais moins pour des motifs économiques que pour des raisons historiques. Mais il est indispensable de se hâter. En ce moment, les flottes commerciales de l'Allemagne et de l'Autriche sont ou détruites ou immobilisées; libres sont les marchés qu'elles fréquentaient, libres les mers qu'elles traversaient. Le présent et certainement l'avenir sont à ceux qui emploieront ces moments de trouble à gagner ces marchés, mais, même dans ces moments, la concurrence est intense, elle éveille tous les neutres, les marines des Etats-Unis, de l'Italie, de la Hollande, de la Suède et de la Norvège, les plus entreprenants de nos alliés, le Japon et l'Angleterre. Si la France ne fait pas un effort important et soutenu pour tenir son rang dans cette course aux marchés, elle ne recueillera aucun des fruits de la victoire; elle sera, même triomphante,

dépouillée de tout ce qu'elle possédait avant la lutte (1).

Il est de toute nécessité que nos exportateurs, nos commerçants et nos industriels abandonnent les procédés qui jusqu'à ce jour ont été employés. Leur manque d'audace, leur défaut d'organisation, leur paresse native qui les empêche de faire un effort en dehors du cercle étroit qu'ils ont tracé autour d'une certaine clientèle, voilà ce qu'il faut irrémédiablement vaincre. Ayons un peu d'énergie et nous vaincrons sur ce terrain comme sur l'autre. En ce cas là, pouvoir c'est vouloir. Les négociants étrangers ne s'y trompent pas, eux; ils agissent, témoin ce passage d'un télégramme sans fil que publiait *Le Temps* du 9 mars 1915 :

« Sur le *Rochambeau*, les passagers, très nombreux, pour la plupart des négociants américains, suisses et italiens sont tous convaincus de la victoire des Alliés, mais n'attendent pas cette victoire pour s'organiser et prendre la place sur les deux continents de l'industrie allemande. Seuls sont rares les négociants français. Allons-nous encore nous laisser devancer? »

S'organiser, c'est ce que n'ont su faire ni les pouvoirs publics, ni l'armement, ni le commerce d'exportation et d'importation, c'est-à-dire grouper leurs inté-

(1) Nous croyons savoir qu'il y a en ce moment à l'étude, au sous-secrétariat de la marine marchande, deux projets de création de lignes nouvelles, l'une vers la côte du Pacifique, de l'Amérique du Sud (via Panama canal), l'autre vers la mer Baltique. Souhaitons que ces projets deviennent vite des réalités!

rêts qui ne sont point inconciliables, grouper leurs efforts qui tous sont indispensables à l'œuvre générale et commune.

Il est urgent d'améliorer les lignes de navigation existantes, de renforcer le nombre des bateaux, d'en construire de nouveaux sur les données scientifiques modernes. Il faut envisager également la création de lignes nouvelles desservant des points que nos grandes compagnies affectaient jusqu'à ce jour d'ignorer et d'où cependant les compagnies étrangères tiraient une source de revenus considérables.

C'est ainsi que notre vice-consul de France à Benden-Bouchir a fait observer que la France n'envoie aucun navire de commerce dans le golfe Persique, où existait un service de la Hamburg-Amerika si prospère qu'il allait être doublé. Aucune compagnie de navigation n'a vu la possibilité, au moins pour le moment, de s'intéresser à ce trafic.

CONSÉQUENCE ÉCONOMIQUE DE L'OUVERTURE DU CANAL DE PANAMA (1)

Malgré l'ouverture du canal de Panama, certains esprits conservent encore des doutes sur son utilisation pratique.

Certes, des accidents ont eu lieu et d'autres se produiront encore, surtout causés par le danger irrémé-

(1) D'après le rapport présenté à la Chambre de commerce de Paris par M. Gabriel Fermé.

diable de la fréquence des tremblements de terre; mais les ingénieurs ont admis le fait et tout est mis en œuvre pour que le trafic ne soit pas interrompu. La nouvelle voie maritime est donc et restera ouverte.

Voici d'ailleurs pour la période du 15 août 1914 au 31 janvier 1915, la statistique du nombre des vaisseaux et du tonnage des marchandises ayant franchi le canal, la répartition du trafic par route maritime et les péages perçus.

Vaisseaux ayant passé dans chaque direction et cargaisons transportées pendant les mois d'exploitation (d'après le « Canal Record » du 10 février 1915).

MOIS	Direction vers l'Est		Direction vers l'Ouest		TOTAL	
	Vaisseaux	Cargaison en tonnes	Vaisseaux	Cargaison en tonnes	Vaisseaux	Cargaison en tonnes
1914						
Août	12	51.182	12	49.106	24	100.288
Septembre	30	186.776	27	135.262	57	322.038
Octobre	40	252.288	44	168.069	84	420.357
Novembre	38	242.291	54	206.510	92	448.801
Décembre	57	261.630	42	184.735	99	446.415
1915						
Janvier	54	240.875	44	208.082	98	448.957
TOTAL	231	1.235.042	223	951.764	454	2.192.856

Distribution du trafic sur les principales routes de commerce fréquentées par les navires qui ont utilisé le canal, depuis l'ouverture de celui-ci jusqu'au 1er février 1915.

ROUTE	Vaisseaux	Cargaison en tonnes
Cabotage, direction côte Est	89	443 328
Cabotage, direction côte Ouest	102	475 830
Côte Pacifique des États-Unis vers l'Europe............	62	419 182
Europe vers côte Pacifique des États-Unis	14	52 226
Amérique du Sud vers États-Unis et Europe...........	60	343 637
États-Unis et Europe vers Amérique du Sud...........	27	123 043
États-Unis côte Atlantique vers Extrême-Orient.........	43	243 538
Extrême-Orient vers États-Unis côte Atlantique..........	2	14 500
Routes diverses	13	60 572
Navires sans cargaison..........................	42	»
TOTAL........................	454	2 175 856

Montant des péages perçus depuis l'ouverture du canal jusqu'au 1er février 1915.

Période.	Montant
Période du 15 août 1914...................$	11.610 69
Du 15 août au 31 août......................	84.401 80
Du 1er septembre au 30 septembre........	269.863 »
Du 1er octobre au 31 octobre..............	378.089 12
Du 1er novembre au 30 novembre.........	387.242 40
Du 1er décembre au 31 décembre.........	411.895 44
Du 1er janvier au 31 janvier 1915.......	419.037 12
TOTAL. . ...$	1.962.136 57

Parmi les avantages que notre commerce et notre marine marchande pourront retirer des nouvelles routes océaniques, l'un des plus importants est le raccourcissement de plusieurs des itinéraires actuellement suivis par la navigation, ce qui représente une économie de temps, de combustibles et de frais de toute nature.

Les Etats-Unis seront à cet égard les principaux bénéficiaires de la nouvelle voie maritime; pour ce qui nous concerne directement, si l'on prend comme point de départ le port du Havre, qui occupe en quelque sorte une situation moyenne entre Hambourg, Liverpool, Lisbonne, on voit qu'un vapeur quittant ce point à destination des ports américains du Pacifique et passant par le canal de Panama réaliserait, par rapport à la voie de Magellan, une économie de parcours que l'on peut évaluer comme suit :

Pour Victoria (Colombie anglaise)........	5.493	milles.
Pour San-Francisco.	5.271	—
Pour Magatlan (Mexique).	5.602	—
Pour San-José (Guatemala).	5.991	—
Pour Punta-Arenas (Costa-Rica).	6.113	—
Pour Buenaventure (Colombie).	6.943	—
Pour Guayaquil (Equateur).	5.058	—
Pour Callao (Pérou).	5.913	—
Pour Iquique (Chili).	2.771	—
Pour Valparaiso (Chili).	1.401	—
Pour Valdivia (Chili).	616	—

Par contre, dans les relations de l'Europe avec les Indes et même l'Australie, la Nouvelle-Zélande, les Philippines, le Japon, la voie de Suez conserve tous ses avantages. En dehors de l'intérêt qu'elle présente au

point de vue du charbonnage, des escales faciles, du frêt abondant, cette voie assure, en effet, un trajet beaucoup plus court.

Aussi, au départ de Marseille, l'économie de parcours en faveur de la voie de Suez, par rapport à celle de Panama, s'établit comme suit :

Pour Sydney.	2.875	milles.
Pour Adelaïde.	5.435	—
Pour Manille.	6.585	—
Pour Saïgon.	8.074	—
Pour Hong-Kong.	6.383	—
Pour Shangaï.	4.992	—
Pour Yokohama.	3.288	—
Pour Nouméa.	1.503	—

Mais pour Taïti, la différence en faveur de Panama est de 3.967 milles.

En résumé, il semble que le commerce de l'Europe avec l'Australie, les Indes, la Chine et le Japon continuera de passer par le canal de Suez; tandis qu'il aura intérêt à emprunter le canal de Panama pour ses relations avec le littoral occidental de l'Amérique Nord et Sud de l'Océanie.

Il n'est pas sans intérêt, avant d'examiner quel doit être le rôle de la France, de signaler l'attitude des autres puissances européennes qui ont déjà pris des mesures pour utiliser le canal et profiter des courants commerciaux qu'il va créer entre l'Europe et l'Amérique et entre l'Amérique et l'Australie.

En Allemagne, la « Hamburg Amerika » se proposait, au moyen de trois nouveaux paquebots, d'étendre

aux ports de la côte ouest des Etats-Unis son trafic avec les ports du Mexique et des Antilles.

La « Kosmos » avait dans le même but commandé, en 1913, cinq nouveaux bateaux de 12.000 tonnes.

En Angleterre, pas moins de huit grandes compagnies ont pris leurs dispositions en vue de l'ouverture du canal de Panama.

La « Royal-Mail » aura neuf paquebots en service direct entre Southampton et San-Francisco, qui deviendra comme le quartier général de la compagnie sur le continent américain.

La « Pacific Steam Navigation Cie » aurait songé, d'autre part, à organiser quatre lignes différentes entre Valparaiso et Liverpool en passant par le canal.

L'Autriche-Hongrie et les Pays-Bas, avant la guerre, organisaient également une ligne régulière.

Hors d'Europe, le gouvernement japonais se propose de subventionner la compagnie « Nippon Jusen Kaiska » en vue de l'établissement d'une ligne de vapeurs qui relierait New-York et le continent asiatique en passant par le canal.

Au point de vue français, notre action s'est bornée jusqu'ici à la défense de nos intérêts économiques dans les Antilles et en Océanie.

Dès 1911, une commission conduite par M. Jullidières, a étudié sur place les conséquences de l'ouverture du nouveau canal pour l'avenir de ces colonies.

On a écarté la question des Antilles, mais on a, par contre, reconnu tous les avantages de la situation

exceptionnelle de Tahiti et décidé que des travaux importants seraient effectués à Papeete. Il est à regretter que l'on n'ait pas envisagé en même temps la création d'une ligne française de navigation reliant l'Océanie française à la métropole.

Dans le rapport du 7 mai 1915 présenté par M. G. Fermé au nom de la commission d'exportation, le rapporteur envisage de la façon suivante la question des intérêts français sur la côte occidentale de l'Amérique, de l'Alaska au Panama et de Panama à Valparaiso, en recherchant dans quelles mesures et par quels moyens nous devons participer à cette « animation du trafic » qui ne manquera pas de se produire dans cette partie du monde.

a) *Au sud de l'Isthme de Panama :*

Chili, Pérou, Bolivie, Equateur, Colombie occidentale.

Nous envisageons d'abord les régions baignées par le Pacifique sud, parce qu'elles comprennent, parmi les pays appelés à profiter le plus largement de la coupure de l'isthme américain, ceux avec lesquels nous entretenons les rapports d'affaires et d'amitié les plus étroits et où, par malheur, l'absence à peu près complète de notre pavillon (il n'est représenté que par quelques voiliers) se fait le plus amèrement sentir.

Actuellement, une partie minime de nos échanges avec ces Républiques est effectuée par la voie de Colon; là, les marchandises sont débarquées et transportées par chemin de fer à Panama où elles sont réembar-

quées sur les navires de la Pacific Mail Steamship Company (nord américaine) ou de la Compagnie Sud-Americana de Vapores (chilienne). Le nombre de voyageurs et tonnages des marchandises embarqués en 1913 sur les navires de la compagnie transatlantique, par Colon, à destination des ports sud Pacifique, est de 407 pour les passagers et de 5.608 tonnes pour les marchandises.

Mais la presque totalité de nos importations et de nos exportations se faisait par le détroit de Magellan et au moyen de la Pacific Steam Navigation Co (anglaise) ou de la Compagnie Kosmos (allemande).

Malgré les appels réitérés des consuls, des négociants et des économistes soucieux de notre marine marchande, nous n'avons pu maintenir, entre la France et la côte sud Pacifique, une ligne régulière de vapeurs; nos échanges sont donc, à l'exception de la petite partie qui transitera par Panama et pour le parcours France-Colon, tributaires des lignes étrangères, au grand préjudice de notre commerce et de notre prestige.

Si l'on considère le mouvement commercial du Chili, de la Bolivie, du Pérou et de l'Equateur, ainsi que les parts respectives de la France, de l'Angleterre, de l'Allemagne et des Etats-Unis, on se rend compte que sous l'effort d'une concurrence acharnée, nous avons abandonné les tout premiers rangs, nous conservons cependant dans ces Républiques des amitiés fidèles et des éléments de trafic qui justifient la créa-

tion d'une ligne française de navigation par la route de Panama.

Elle serait assurée d'avoir du frêt au départ, car la plupart des marchandises que nous exportons, qui sont des articles relativement légers et d'un prix élevé (des tissus, des vins, des liqueurs, de la lingerie, des peaux préparées, des articles de mode, de la bimbeloterie, des préparations alimentaires), auront intérêt à prendre la voie la plus courte du canal de Panama.

Et elle pourrait compter également sur un frêt de retour, car les marchandises que nous importons, à l'exception des nitrates qui continueront sans doute à passer par le détroit de Magellan et le cap Horn, auraient intérêt à prendre le chemin le plus court.

Nous indiquons donc, comme première conséquence de l'ouverture du canal de Panama, l'accroissement certain de nos relations avec la côte sud du Pacifique et la nécessité pour la France de les affermir au moyen d'une ligne nationale de navigation.

Nous ajouterons que ce n'est pas après la guerre, mais dès maintenant qu'il faut y pourvoir, afin de profiter de l'éloignement forcé de la concurrence allemande.

b) *Au nord de l'isthme de Panama :*

Colombie anglaise et littoral occidental des Etats-Unis.

Sur la côte occidentale du continent américain, au nord de Panama, nos relations sont comparativement

minimes, et la prépondérance qu'y exercent les Etats-Unis en première ligne, puis l'Angleterre, par la Colombie britannique, est telle que la part de commerce qui pourra nous revenir sera toujours modeste; elle devrait cependant ne pas être nulle.

Depuis la suppression de la ligne du Tour du Monde, hardiment conçue par la Compagnie des Chargeurs-Réunis, il n'existe aucun mode de transport direct entre la France et le Nord-Ouest américain : les marchandises et les passagers à destination de ses rivages empruntent les ports de la côte orientale des Etats-Unis et du Canada et les chemins de fer transcontinentaux.

Cependant, des voiliers français visitent assez fréquemment les ports de Seattle-Victoria et Vancouver (1). Ils y chargent, pour les transporter en Europe, du blé et des bois, des minerais, des fourrures, des poissons conservés.

San-Francisco et les ports de la Californie nous envoient des blés, des avoines, des fruits conservés.

Les chiffres exportations-importations sont si faibles qu'ils ne sont pas de nature à encourager la création d'une ligne de navigation, mais ils sont loin d'exprimer les possibilités de transport de ou pour ces régions.

L'augmentaton rapide de la population des Etats-

(1) Au cours de mon récent voyage aux Etats-Unis, j'ai pu me rendre compte des progrès réalisés par le port de Seattle qui, en juillet 1916, avait dépassé largement en tonnages et en navires, le port de San-Francisco (note de l'auteur).

Unis et du Canada, la mise en valeur de richesses minières et agricoles considérables. Le développement constant de villes maritimes telles que Vancouver, Seattle, San-Francisco, Los Angeles, laissent supposer qu'un mouvement d'exportation considérable résultera de l'ouverture de la nouvelle route maritime, et il est permis de penser que nos produits manufacturés trouveront accès auprès des consommateurs chaque jour plus nombreux et plus riches.

D'autre part, le courant d'émigration qui, depuis quelques années, se porte sur le Pacifique ne fera que s'accroître.

La Californie compte déjà, outre les descendants des colons espagnols, de nombreuses familles italiennes et, vraisemblablement, après la guerre, des émigrants syriens, arméniens et russes se dirigeront vers ces mêmes contrées.

Loin donc de considérer le Pacifique nord comme irrémédiablement fermé à notre activité marine, nous croyons qu'elle offre un élément de trafic appréciable, même et peut-être surtout pour l'Europe méridionale.

c) *Côte Pacifique du Mexique et de l'Amérique centrale :*

Beaucoup plus près du canal de Panama s'étend une région que nous aurions le plus grand tort de négliger, le Mexique et l'Amérique centrale, qui comprend actuellement les républiques de Guatemala, Honduras, San-Salvador, Nicaragua, Costa-Rica et Panama, peu-

ples latin-américains qui ne demandent, pour développer leurs relations avec nous qu'un petit effort de notre part.

Mais en ce qui concerne l'utilisation de la nouvelle route, le problème se complique, car toutes ces républiques, sauf le Salvador, sont bordées par les deux océans : le Pacifique à l'ouest et l'Atlantique à l'est, et chacune d'elles a formé le rêve de relier l'un et l'autre à travers son propre territoire par un chemin de fer interocéanique.

Trois de ces voies ferrées sont actuellement en activité : au Mexique, le chemin de fer de Tehuantepec entre Puerto-Mexico et Salina-Cruz; au Guatemala, le chemin de fer de Puerto Barrios à San José; au Costa-Rica, le chemin de fer de Puerto Limon à Punta Arenas.

Il en résulte une sérieuse difficulté pour préciser quelle sera, dans un avenir prochain, l'importance respective des deux courants commerciaux, celui de l'Atlantique et celui du Pacifique.

Il semble bien que la mer des Antilles et le golfe du Mexique soient en train d'accaparer la plus grande part du trafic, au moins en ce qui concerne les passagers, et le chemin de fer du Tehuantepec est devenu, depuis quelques années, la route la plus directe entre l'Atlantique et la région moyenne du Pacifique. Cependant, c'est sur la côte du Pacifique que s'est développée en premier lieu la civilisation espagnole et que les plus fortes agglomérations subsistent

encore. C'est également le long de la côte du Pacifique que se déroule le chemin de fer panaméricain. Il existe donc, de ce côté, un mouvement commercial indépendant qui aura tout intérêt à s'acheminer par la nouvelle route d'eau.

Le littoral ouest de l'Amérique centrale et du Mexique présente des éléments de transport qui ne sont pas négligeables; à défaut de grands ports, il y en a une série de petits et moyens, desservis par la ligne américaine « Pacific Mail Steamship Company » et, avant la guerre, par la ligne allemande « Kosmos ».

Résumant nos observations sur les intérêts français dans le Pacifique au nord de Panama, nous préconiserions non pas la création très aléatoire d'un service régulier de paquebots, mais une ligne commerciale ou mixte, c'est-à-dire affectée au transport des marchandises avec installations pour passagers de 3e classe et de 2e classe.

L'utilisation du canal soulève, au point de vue de l'armement, deux questions :

La première vise la taxe perçue sur les navires;

La deuxième le prix du charbon dans le Pacifique.

La taxe de péage a été fixée à un dollar 20 (6 fr. 25) par tonne de jauge nette pour tous les navires portant des passagers ou de la cargaison; taxe à peu près équivalente à celle appliquée depuis le 1er janvier 1913 dans le canal de Suez et qui peut atteindre, pour les paquebots du type actuellement employé sur la ligne

de Colon, une somme de 30 à 40.000 francs par chaque voyage aller et retour.

Par contre, le prix du charbon sera normal, car les Américains ont pris des mesures pour constituer dans l'isthme des stocks importants qui seraient livrés à un prix permettant aux navires de s'approvisionner sans trop de frais.

Dans son même rapport du 7 mai 1915, l'éminent rapporteur, M. G. Fermé, s'exprime ainsi sur la possibilité de créer une ou plusieurs lignes françaises dans le Pacifique :

« Et maintenant dans quelle mesure et par quels moyens nos compagnies de navigation pourront-elles participer à l'évolution de la circulation océanique?

Soulever cette question, c'est poser une fois encore tout le problème de la marine marchande, car il est à craindre que, dans les conditions de la loi de 1906 et avec l'aggravation d'une taxe de passage, aucun de nos armateurs ne courre le risque d'entreprendre la navigation au-delà de Panama.

Il faut cependant que ces services se créent; tout au moins celui que nous avons indiqué comme le plus urgent, vers le Pacifique sud.

Examinons donc comment les difficultés pourraient être surmontées?

Actuellement, la France est reliée à l'isthme de Panama par les paquebots de la Compagnie Transatlantique qui effectuent un voyage toutes les quatre semaines, au départ de Saint-Nazaire; un voyage tou-

tes les quatre semaines au départ du Havre avec escale à Bordeaux.

Ces deux lignes font partie de l'ensemble des services maritimes postaux entre la France, le Mexique, les Antilles et la côte ferme, concédés à la Compagnie Générale Transatlantique par la loi du 27 décembre 1911.

Une solution se présente donc de suite à l'esprit : prolonger au delà de Panama les services sur Colon; c'est celle qui paraît la plus simple, la plus apte à être réalisée immédiatement, même pendant la guerre.

Nous n'hésiterons pas à reconnaître d'ailleurs que la Compagnie Transatlantique est particulièrement indiquée pour recueillir une large part du nouveau trafic maritime; elle possède en deçà de l'isthme un réseau d'agences, une organisation complète et une clientèle.

En outre, sous l'énergique impulsion de son directeur actuel, elle a donné des preuves de sérieuses initiatives en exécutant, à ses risques et périls, des services libres et indépendants de son cahier des charges.

D'ailleurs, la puissante compagnie s'est prémunie contre les rivalités nationales en obtenant l'insertion, dans son cahier des charges, d'un article 5 qui dit :

« *Privilège du concessionnaire.*

« L'Etat s'interdit la faculté de créer aucune ligne « postale subventionnée qui, partant de France, tou- « cherait en un des points de lignes prévues au pré- « sent cahier des charges ou qui, partant d'un port

« situé hors de France, emprunterait deux quelcon-
« ques des points de ces deux lignes.

« Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas :

« 1° Aux lignes annexes qui pourront être créées
» pour les besoins locaux des colonies;

« 2° Aux services de rayonnement ou de prolon-
« gement qu'à la suite de l'ouverture du canal le
« Gouvernement pourra décider de créer dans l'Océan
« Pacifique au delà de Panama. Cependant, à condi-
« tions égales, le concessionnaire aura droit de préfé-
« rence pour l'exploitation de ces derniers services. »

Il semble donc que la prolongation de la ligne des Antilles vers le Pacifique, disons au moins vers le Pacifique sud, soit hors de discussion. Cependant l'absolutisme de la clause précitée et l'histoire de nos conventions maritimes nous laissent quelque anxiété.

Ce n'est pas, en effet, par son propre effort que la Compagnie Transatlantique demande à assurer le service au delà de Panama, mais au moyen d'une nouvelle subvention avec tout son cortège d'obligations, prohibitions et pénalités; nous devons au moins veiller à ce qu'elle ne suscite pas une illusion de service, mais un ensemble d'avantages réels.

Examinons donc quelques-unes des données du problème :

FRÉQUENCE

Ainsi que nous l'avons dit, le service des Antilles comporte deux voyages toutes les quatre semaines; s'ils sont prolongés tous deux jusqu'à Valparaiso, nous devrons nous en féliciter.

Mais il est question de n'en prolonger qu'un seul. Dans ce cas, le problème serait loin d'être résolu; nous aurions fait une manifestation, mais non une œuvre de commerce maritime et nos concurrents n'auraient pas de peine à démontrer aux passagers et expéditeurs qu'ils ont tout intérêt à confier leurs affaires à des entreprises dont les départs sont plus nombreux.

Peut-être pourrait-on se contenter d'un seul voyage mensuel postal, à date fixe et rapide, mais à condition qu'il soit complété par un service commercial.

VITESSE

Quelle que soit la périodicité, il est désirable que le trajet France-Colon et réciproquement soit effectué rapidement.

Actuellement il dure, soit de Saint-Nazaire, soit de Bordeaux, entre dix-huit et dix-neuf jours.

Or, un passager peut se rendre de Colon à New-York en six à sept jours et de New-York en Europe dans le même temps; il gagnerait ainsi sur la traversée directe trois ou quatre jours qu'il pourrait utilement employer à New-York.

L'intérêt d'un pays commerçant est de recevoir la

première visite de ses correspondants lointains et, aussi bien pour conserver le passager sur nos propres navires que pour l'amener directement dans nos villes, il serait nécessaire que le trajet de Colon en France ne dépasse pas seize ou dix-sept jours.

Au delà de Colon, la vitesse pourrait être moindre et réglée sur celle des lignes étrangères.

ITINÉRAIRES

Sans insister spécialement sur ce point, nous remarquons que la subdivision des départs entre Saint-Nazaire d'une part, le Havre-Bordeaux d'autre part, n'est pas exempte d'inconvénients; la concentration des départs et arrivages dans une seule tête de ligne nous paraîtrait préférable.

De même, les nombreuses escales qui émaillent, aux Antilles et sur la côte ferme, les itinéraires actuels ne seront peut-être pas goûtés des passagers venant de l'extrémité du Chili.

SUBVENTION

Puisqu'il faut admettre une subvention de l'Etat, essayons d'en présumer l'importance.

Celle qui est accordée à la Compagnie Générale Transatlantique pour l'ensemble des lignes desservant le service des Antilles, le Mexique et la côte ferme, est à la base de 4.878.000 francs par an qui, pour un parcours annuel de 193.000 1/3 lieues marines, représente 25 frs 22 par lieue marine.

Appliquons ce facteur aux seules lignes Saint-Nazaire-Colon et Havre-Bordeaux-Colon. Pour un parcours de 91.563 1/3 lieues marines, la subvention acquise serait de 2.309.227 frs 26.

Reportons ce même facteur au parcours Panama-Valparaiso, qui est de 957 1/4 lieues marines. Pour vingt-six voyages aller et retour, la subvention acquise serait de 1.255.485 frs 82.

Supposons maintenant un navire du type *Guadeloupe*, ayant 7.166 tonnes de jauge brute et accomplissant, en navigation libre, les mêmes parcours que les lignes postales, il toucherait, à titre de compensation d'armement et pour les vingt-six voyages en deçà de Panama, 350.000 francs, soit environ 1 fr. 80 par lieue marine et, pour vingt-six voyages de Panama à Valparaiso, environ 89.598 francs.

Ainsi, la subvention postale est très élevée en comparaison avec l'allocation commune de la loi de 1906, mais elle a pour contre-partie les charges multiples que l'administration impose aux concessionnaires : service postal rigoureux, départ à heures fixes, présence d'un agent des postes à bord, réduction de prix en faveur des passagers de l'Etat, tarifs spéciaux pour le transport des troupes, matériel, armes et munitions au compte de l'Etat, etc. Dans le cas actuel, diverses conditions devraient à notre avis disparaître, d'abord parce qu'aucune de nos colonies n'est à desservir sur la côte américaine du Pacifique et, ensuite, parce que les voyages n'ont pas besoin d'une si grande fixité.

Une autre cause de dépense apparait : les frais de passage à travers le canal. Ceux-ci sont fixés à un dollar 20 par tonne de jauge net, ce qui pour un navire du type considéré *Guadeloupe* représente environ 40.000 francs par voyage, soit 1 million 40.000 francs pour vingt-six voyages, c'est-à-dire à peu près la somme à laquelle la compagnie aura droit, si la subvention à 25 frs 22 par lieue marine lui était concédée pour l'extension « Panama-Valparaiso » et retour.

Il est donc probable que le concessionnaire, loin d'accepter la réduction de l'allocation, demandera ou bien qu'elle soit augmentée, ou bien que l'Etat lui rembourse intégralement les frais de traversée du canal.

On a estimé, de divers côtés, que la somme demandée à l'Etat pour les services du Pacifique s'élèverait à environ 3 millions par an.

Cette somme ne serait pas exagérée si elle devait assurer au commerce français une représentation vraiment pratique de notre commerce maritime sur les mers transcanaliennes.

SERVICE COMMERCIAL

Tôt ou tard, en ce qui concerne la ligne du sud, et dès maintenant, en ce qui concerne la ligne au nord de Panama, un service commercial ou mixte serait de la plus grande utilité.

A notre avis, il devrait partir de Dunkerque ou

même d'Anvers. Nos régions du Nord et du Nord-Est se sont plaintes, avec raison, de n'avoir pas de port de sortie en terre française pour leurs marchandises pondéreuses qui forment cependant d'excellents fonds de cargaison.

Puisqu'il s'agit d'assurer de nouveaux courants commerciaux, profitons-en donc pour leur donner satisfaction.

Les navires de cette catégorie descendraient alors le long de nos côtes jusqu'à Bordeaux, en cueillant le frêt dans nos principaux ports.

MÉDITERRANÉE

Prolonger simplement le réseau actuel des Antilles, c'est abandonner totalement la Méditerranée, et ceci serait extrêmement fâcheux; Marseille, débouché naturel de la riche région lyonnaise et du sud-est de la France, est bien desservie pour les destinations du Brésil et de la Plata, mais a perdu tout contact direct avec les Antilles et le Pacifique.

En admettant que les lignes préconisées ci-dessus se réalisent, on ne pourrait songer à expédier les marchandises de Marseille à Bordeaux ou à Saint-Nazaire, soit par chemin de fer, soit par cabotage, en doublant Gibraltar. Le trafic de la Méditerranée resterait donc tributaire des lignes autrichiennes ou italiennes.

D'autre part, ainsi que nous l'avons signalé, il existe du sud de l'Europe tout un courant d'émigra-

tion vers les côtes occidentales de l'Amérique. Il y a donc là un champ d'opérations à ne pas négliger.

La guerre contribuera peut-être à réaliser ce qui semblait impossible en temps normal.

Depuis quelques mois, la Société générale de Transports Maritimes à vapeur, remplaçant les navires du Llyod autrichien, a rétabli les communications entre Marseille et les Antilles; souhaitons que ce service soit, après la guerre, continué et prolongé au delà de Panama.

Il est évident que nous n'envisageons qu'un service commercial ou mixte.

Et maintenant, sous quel régime pourront se développer les lignes secondaires que nous venons d'envisager au départ de l'extrême Nord ou de Marseille?

Devra-t-on les abandonner à l'arbitraire du concessionnaire postal ou les lui imposer, ou les laisser à l'armement de concurrence libre qui recevrait toutefois un léger subside, peut-être sous forme de remboursement, total ou partiel, du péage à travers le canal, ou sous toute autre forme?

C'est ce dernier parti qui nous paraît préférable. La clause de priorité, en faveur de la Compagnie Transatlantique, n'est pas un obstacle à toute négociation, et si elle reçoit elle-même un traitement libéral pour les lignes qui lui seront concédées, nous estimons qu'elle ne doit pas être intransigeante vis-à-vis de ses confrères de l'armement non subventionné.

Il y a une formule à trouver; nous croyons savoir

que les pouvoirs publics s'en préoccupent et nous désirons qu'elle soit assez souple pour donner, à l'aube d'une ère nouvelle, satisfaction aux armateurs et aux intérêts du commerce.

CONCLUSIONS

En conséquence des observations qui précèdent, la Chambre de commerce de Paris a formulé les vœux suivants :

1° Qu'il soit établi un service maritime postal pour le transport des passagers de toutes classes et des marchandises entre la France et la côte du Pacifique, de l'Amérique du Sud, jusqu'à Valparaiso (Chili).

Que par la fréquence et la vitesse des voyages, ainsi que la qualité des paquebots, il soit à même de soutenir la concurrence avec les lignes étrangères.

Que cette ligne principale soit complétée en tant que de besoins par un service commercial, au départ de Dunkerque ou même d'Anvers, avec escale dans les principaux ports français jusqu'à Bordeaux;

2° Qu'un service commercial ou mixte soit établi entre Marseille et la côte américaine du Pacifique;

3° Qu'un service commercial ou mixte soit établi entre la France et la côte ouest de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Nord, au moins jusqu'à San-Francisco;

4° Que l'Etat contribue par un subside à la création de ces diverses lignes; que, tout en tenant compte des positions acquises et des droits stipulés dans les

conventions en vigueur, ce subside soit distribué de façon à encourager les divers armateurs déjà engagés dans la navigation sud-américaine à coopérer au service envisagé;

5° Que le ou les cahiers des charges à intervenir, même pour la ligne principale postale, soient débarrassés des obligations qui encombrent habituellement les conventions de cette nature et en rendent l'exécution onéreuse et souvent anti-commerciale, et que les armateurs, même subventionnés, soient autorisés pour les parcours au delà de Panama à conformer leur exploitation aux exigences de la concurrence.



En vue de l'ouverture du canal de Panama, on a dès 1911 envisagé l'*aménagement du port de Papeete*.

En effet, 8.000 milles marins (14.800 kilomètres) séparent Panama de Sydney, et l'île de Tahiti se trouvant exactement à mi-chemin entre ces deux points, les paquebots auront tout intérêt à y faire du charbon.

En outre de cette situation exceptionnelle, Papeete possède toutes les qualités désirables : un port superbe, 64 hectares de mouillage naturel et très abrité, fond de 10 mètres dans la passe, de 15 à 18 mètres en excellent fond devant la ville et de 30 à 40 mètres au mouillage; pas ou peu de marée (le maximum constaté a été de 0 m. 37) abondance d'eau courante dans la montagne pour les chaudières et la boisson; enfin, ressources assurées en provisions fraîches.

La mission de M. Jullidière, chargé d'étudier les conséquences que pourrait avoir l'ouverture du canal de Panama pour nos colonies des Antilles et de l'Océanie, a, dans son rapport annexé au *Journal officiel* du 16 janvier 1913 et 19 mai 1913, conclu formellement en faveur de l'amélioration d'un port de ravitaillement à Papeete.

Le Gouvernement fit étudier la question et le Ministère des Colonies ayant reçu une demande de concession, dont l'auteur lui paraissait présenter des garanties suffisantes, engagea des pourparlers qui aboutirent à une convention que le Gouvernement présenta en décembre 1913 à l'approbation de la Chambre.

Il a été décidé que des travaux importants seraient effectués à Papeete afin d'en rendre l'accès facile et de donner à sa passe d'entrée toute la sécurité désirable. Malheureusement, le rapport n'envisageait pas encore, en mai 1915, la création d'une ligne française de navigation reliant l'Océanie française à la Métropole, de sorte que nous risquons de voir le port français de Papeete fréquenté surtout par les marines étrangères.

*
* *

On a projeté également la création de lignes de navigation subventionnées entre la France et le Maroc.

Le Ministère du Commerce, d'accord avec le Ministère des Finances et celui des Affaires étrangères,

s'est, dès le début, préoccupé du développement des relations maritimes entre la France et sa nouvelle colonie.

Il a été amené à envisager, à cet effet, l'éventualité de la création de lignes subventionnées devant desservir régulièrement les ports français et les ports marocains.

Dans son rapport de novembre 1912, présenté à la Commission d'exportation, M. Jules Niclausse étudiait à fond la question en examinant successivement les transports à effectuer, les ports à desservir et la façon dont ils étaient alors desservis.

Le fait même de l'établissement de notre protectorat sur le pays nécessite tout d'abord un ensemble de transports de soldats, chevaux et mulets, matériel de guerre, munitions dont il importe surtout au Gouvernement de se préoccuper.

Les transports commerciaux proprement dits comprendront, pour l'exportation, les produits de la terre, puisque le Maroc est un pays essentiellement agricole, le bétail et les animaux domestiques ou leurs dépouilles. L'importation amènera au contraire les différents objets manufacturés d'Europe.

La progression commerciale du Maroc tout entier étant régulière depuis 1905 et appelée à un développement énorme, nos navires sont donc assurés d'avoir du frêt sur le Maroc tant à l'aller qu'au retour.

Les ports de France appelés à entretenir les rapports commerciaux avec le Maroc sont en premier lieu Mar-

seille, dont le rôle est déjà et doit rester prépondérant, puis Cette et Port-Vendres; de même, il est évident que Le Havre, Nantes et Bordeaux, débouchés naturels de parties très riches et très industrielles de la France, sont appelés à participer au trafic qu'ils ont d'ailleurs commencé.

Au Maroc, les ports actuellement ouverts au commerce français sur la côte Ouest sont ceux de Tanger, de Larache, de Rabat, de Casablanca, de Mazagan, de Saffi, de Mogador et quelque peu d'Agadir.

Dans le rapport cité plus haut, l'honorable M. Jules Niclausse donne sur ces ports les détails qui suivent :

Larache est entièrement aux mains des Espagnols. Le commerce de Rabat s'est élevé, en 1910, à 6.917.000 francs; celui de Saffi à 11.663.000 francs. Ces deux ports sont appelés à prendre un grand développement parce qu'ils constituent les débouchés maritimes les plus commodes des riches régions où sont les deux villes capitales de Fez et de Marrakech. La même année, Mogador, débouché du Maroc méridional et où s'approvisionne également Marrakech, a fait 14.120.300 francs d'affaires. Sa situation est toutefois un peu artificielle : sa fortune est venue d'un caprice d'un sultan qui ferma jadis à la navigation le port d'Agadir mieux placé et elle aurait à souffrir de sa réouverture. Mazagan a atteint 13.278.800 francs : il a beaucoup à attendre de l'application de procédés de culture plus intensive aux contrées qui l'avoisinent.

Restent Tanger et Casablanca; Tanger, ville cosmo-

polite, d'un commerce de 16.450.700 francs, est surtout remarquable comme port de transit. Placé sur la route des paquebots allant de l'Europe septentrionale à la Méditerranée et en Orient, il est appelé à détrôner complètement Gibraltar et à lui enlever le peu d'affaires qui lui restait : on sait que le marché des charbons s'est déjà transporté à Oran et à Alger.

Casablanca est, de tous les ports marocains, celui qui attirera le plus, et toujours davantage, l'attention des Français. On peut dire que, pour le moment, il est vraiment notre seul port sur les côtes de l'Océan Atlantique. Il est situé en pleine Chaouïa; notre occupation militaire y a établi la sécurité des personnes et des biens et il renferme une véritable colonie française dont l'essor a été prodigieux. Son mouvement commercial était, en 1907, de 8 millions de francs; il s'est élevé, en 1908, à 19 millions; en 1909, à 25.769.000 francs; en 1910, à 24.310.000 francs et, en 1911, à 49 millions. En une seule année, il a doublé son trafic malgré la gêne produite par les débarquements de troupes pour Fez, malgré l'insuffisance des quais et le mauvais état de la mer dont nous allons parler, enfin malgré un service d'acconage absolument déplorable. Et ce trafic est en grande partie français : en 1910, la France faisait 10.617.000 francs sur les 24.310.000 francs du commerce total et l'augmentation de 1911 porte tout entière sur les importations françaises.

Malheureusement, il ne faudrait pas se laisser abu-

ser par le qualificatif « port » dont nous venons de nous servir. En France, ce mot éveille immédiatement en nous l'idée d'une rade sûre, naturellement ou artificiellement protégée contre les vents du large, dans laquelle une profondeur d'eau suffisante permet aux navires de venir, à toute époque, s'amarrer à des quais munis d'un outillage plus ou moins complet et perfectionné et d'y décharger ou charger, en toute sécurité, les marchandises à laisser ou à prendre. Au Maroc, au contraire, les villes que nous venons d'énumérer sont de simples rades foraines, ouvertes à la houle de l'Atlantique, dans lesquelles il n'y a absolument aucune commodité, où les bateaux sont obligés de mouiller fort loin de terre et doivent rester sous pression prêts à gagner la haute mer dès que le temps devient menaçant.

Tanger, seul, possède un semblant de quais ou de wharf; les mauvais temps de l'Est le rendent souvent impraticable. Larache et Rabat sont des ports à barre. Saffi est balayé par une lame énorme qui se forme à une petite distance de la côte et vient, avec violence, s'échouer contre la plage et les falaises. Les navires y restent parfois plusieurs jours sans communication avec la terre : on en a vu obligés de demeurer un mois ou deux sans pouvoir opérer. Les rades de Mogador, Mazagan et Casablanca sont toutes trois ouvertes aux vents du sud-ouest et du nord-ouest.

Mais celle de Casablanca est la plus mauvaise : son installation actuelle ne répond, d'ailleurs, aux besoins

ni de la ville ni de la région. Le comité central des Armateurs de France signale que pendant l'hiver 1912, l'état de la mer n'a pas permis de travailler dans ce port cinq jours consécutifs par mois. La Chambre de commerce de Marseille et le Comité marseillais du Maroc ont déjà appelé, sur cette situation impossible, l'attention des autorités compétentes. Là, comme dans les autres ports de la côte, les transports de la terre au bateau et *vice versa*, se font à l'aide de barcasses. Or, il n'y en a pas assez. Au mois d'août 1907, il n'y en avait que 9 en service; en 1911, il n'y en avait que 13, alors que le nombre des navires à décharger est passé de 343 à plus de 500. L'administration de la Marine possédera bientôt 16 de ces barcasses, mais pour son usage exclusif; car, si elle peut prêter ses remorqueurs au service makhzénien, il ne peut en être de même des barcasses, le service de l'acconage constituant, par suite de chinoiseries, un monopole chérifien auquel il ne doit être porté aucune atteinte. Le service actuel est donc nettement insuffisant, et il n'est pas rare que les navires aient à rester deux mois sur rade pour terminer leur chargement ou leur déchargement.

Ajoutez qu' « à terre l'état de choses ne laisse pas « moins à désirer. Les magasins de la douane sont « trop petits; les marchandises y sont entassées dans « un encombrement inextricable et beaucoup de colis « y demeurent souvent introuvables. A cause de cet « encombrement des locaux et du terre-plein qui les

« avoisine, les opérations de déchargement doivent « encore être ralenties, si peu actives qu'elles soient « déjà.

« A Mazagan et à Mogador ces opérations sont un « peu meilleures, le mouvement des bateaux étant « moins considérable, mais, comme partout, le maté- « riel manque également. »

De son étude, l'honorable rapporteur tire les conclusions suivantes :

Nous estimons qu'il serait tout d'abord nécessaire d'améliorer les ports du Maroc, en particulier, et tout d'abord celui de Casablanca qu'il faut grand, sûr et muni de tout l'outillage moderne.

Le port de Saffi.

Dans son ouvrage *Le Maroc d'aujourd'hui*, paru en 1903, M. Eugène Aubin appréciait ainsi ce port :

« Actuellement, au point de vue commercial, Saffi n'est pas dans des conditions favorables pour prospérer et les plaintes y sont générales. C'est bien, il est vrai, le port le plus rapproché de Marrakech et il reçoit encore, de ce fait, une faible part de l'importation destinée à la capitale du Sud : mais le commerce le délaisse de plus en plus. Cela tient à la difficulté des opérations du port, où les barcasses doivent accoster dans une anse minuscule, commandée par un gros écueil : le moindre mouvement de la mer fait déferler les vagues sur la côte et faute d'un wharf, les navires restent souvent plusieurs jours en rade, sans commu-

nications possibles avec la terre. Presque toujours inutilisable pendant l'hiver, le port de Saffi se réduit à n'être qu'un simple port local pour les provinces limitrophes d'Abda, d'Ahma et le sud de Doukhala. »

D'autre part, M. Alfred Charmetant, dans son rapport sur sa mission économique au Maroc, qui lui a été confiée par la Chambre de commerce de Lyon, nous avait appris que Saffi est un port formé par une falaise circulaire terminée au nord par le cap Saffi; que les navires seraient assez bien dans cette rade, mais que les opérations de débarquement et d'embarquement y sont rendues très difficiles par suite d'une barre assez mauvaise; que ce n'est pas à proprement une barre, puisqu'il n'y a pas de fleuve, mais qu'une lame se forme à petite distance de la côte, vient avec violence s'échouer contre la plage et les falaises et que les navires restent ainsi plusieurs jours sans communications avec la terre; qu'un simple wharf, peu coûteux, rendrait à cette ville les avantages qu'elle doit à sa situation; que c'est le port le plus rapproché de Marrakech et qu'il doit, de ce fait, en devenir le transitaire; qu'en outre, les régions desservies sont riches; que les Abdhas, le sud de Doukala et les Ahmas produisent d'énormes quantités de grains, orges, maïs, fèves, pois chiches et de lins.

M. le lieutenant de vaisseau Dyé, chargé, en 1905, d'une mission hydrographique au Maroc, de même que les capitaines de navires faisant escale à Saffi sont unanimes pour affirmer que ce port, abrité contre les

vents du Nord, offre un mouillage meilleur que celui des autres rades marocaines.

L'union internationale du port de Saffi, groupement des principaux négociants de la région, représentant l'universalité du commerce et des industries du Sud-Marocain, a, à plusieurs reprises, sollicité l'appui de la Chambre de commerce de Paris en vue de l'exécution des travaux d'amélioration du port.

Or, parmi les travaux à effectuer avec les fonds d'emprunt prévus par le projet de loi déposé le 17 mars 1913, rien ou à peu près rien n'a été prévu pour le port de Saffi; car, pour l'instant, tout paraît concentré sur Casablanca.

Le seul port dont l'aménagement est à prévoir au compte de l'emprunt est en effet celui de Casablanca. Le projet comporte l'établissement :

1° D'un grand port ceinturé par deux grandes jetées et mesurant une surface de 140 hectares environ;

2° D'un petit port intérieur pour remorqueurs et barcasses, avec darses, petits quais et terre-pleins, etc.

L'estimation annexée au dossier fait ressortir une dépense de 46 millions de francs; en y ajoutant 4 millions pour l'extension future des quais, de l'outillage, etc., on arrive à un total de 50 millions de francs.

Dans les autres ports : Méhédya, Rabat, Mazagan, Saffi, Mogador, on se bornera pour l'instant à des améliorations de détail, abris pour le matériel d'acconage, petits terre-pleins, quais, etc., qui représente-

ront au total 6 millions de francs; mais cette somme, pouvant être aisément prélevée sur les ressources de la caisse spéciale, il n'y a pas lieu d'en tenir compte présentement.

Cependant, d'après les projets actuellement soumis à la Résidence, le coût d'aménagement du port de Saffi n'atteindrait pas trois millions de francs, et son commerce verse, bon an, mal an, entre deux millions et demi à trois millions de francs dans les caisses du Contrôle de la Dette.

Le Maghzen avait déjà reconnu toute l'importance de ce port et y avait entrepris des travaux importants, malgré la pénurie de ses ressources.

Le port de Saffi est bien le deuxième port du Maroc. Avec son trafic total, en 1912, de 28.586.810 francs, il vient immédiatement après Casablanca, avant même Tanger qui n'a chiffré que 26.228.113 francs. Saffi présente avec Mazagan, et mieux que Mazagan, cette particularité qui manque à peu près à tous les autres ports de l'empire de Maghreb d'être réellement un débouché des produits d'une des plus importantes régions marocaines.

Alors que, partout ailleurs, les importations européennes, surtout motivées par notre occupation militaire et soldées avec les fonds de la métropole, sont de beaucoup supérieures aux exportations : 40.181.785 francs contre 23.084.338 francs à Casablanca ; 21.223.809 francs contre 5.004.304 francs à Tanger ; 13.996.453 francs contre 441.117 francs à Rabat, —

à Saffi comme à Mazagan, les exportations équilibrent les importations.

A Saffi, les exportations dépasseraient même le chiffre des importations : 14.727.394 francs contre 13.859.416 francs pour le commerce général; 3.783.248 francs contre 2.554.814 francs pour le commerce spécial de la France.

Il y a donc un commerce d'échange sérieux et les navires qui entrent dans le port sont assurés d'y trouver du frêt en retour.

Malgré tout, l'accès du port n'est pas aussi difficile qu'on a bien voulu le dire, et la rade n'est pas aussi impraticable qu'on l'a prétendu. En 1912, les navires ont pu y séjourner plus longtemps que dans ceux de Casablanca et de Mazagan, qui ont cependant permis les opérations commerciales respectivement pendant 315 et 340 journées. A cause de sa situation et des falaises qui le protègent, les coups de vent venus soit du Nord-Ouest, soit du Sud-Est s'y font sentir moins violemment que dans les ports plus septentrionaux. Les tempêtes de 1913 et d'autres tempêtes récentes ont démontré les craintes que l'on peut avoir en ce qui concerne Casablanca.

∴

REPRISE DE L'ACTIVITÉ COMMERCIALE EN AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISE

Il est indispensable que des relations maritimes actives et régulières s'établissent entre la France et sa colonie d'Afrique équatoriale.

Depuis le mois d'août 1914, les lignes allemandes et belges ont disparu et les lignes anglaises ont diminué leurs services. De leur côté, les Chargeurs-Réunis se sont vus impuissants à maintenir leurs voyages.

Pendant les cinq premiers mois de la guerre, les communications avec la métropole ont été réduites à quatre voyages, c'est-à-dire un environ tous les quarante jours, ce qui était absolument insuffisant pour assurer l'écoulement des produits du sol et le ravitaillement de la colonie. Actuellement encore, les services sont réduits à un paquebot postal tous les deux mois et un cargo également tous les deux mois, sans fixité ni régularité dans les départs.

« Cette situation est si critique, écrivait récemment « le gouverneur général, que, s'il n'y est remédié, à « brève échance, le commerce local se trouvera acculé « à cette alternative d'arrêter toute transaction, afin « de ne pas constituer des stocks dont il serait inca- « pable d'assurer l'écoulement, et, dans ce cas, de « confier à des navires étrangers un frêt dédaigné par « les armateurs français. »

Cette seconde alternative, si elle se reproduisait, restreindrait encore l'écoulement de nos produits manufacturés vers la colonie.

*
* *

Les diverses organisations constituées : Chambres de commerce, groupements syndicaux, compagnies de navigation, etc., que nous avons consultées pour ce travail, ont toutes été unanimes à récriminer contre les lois et règlements concernant la marine marchande mis en vigueur depuis ces dernières années.

L'opinion de M. le Président de la Chambre de commerce d'Alger peut être donnée, comme « opinion-type », car elle renferme en quelques lignes tous les desiderata.

« Au sujet des relations entre le commerce et l'armement, du développement de notre commerce d'exportation et du relèvement de notre marine marchande, j'insiste surtout sur la nécessité de la création de zones franches, seul moyen véritablement efficace d'accroître notre commerce extérieur et d'avoir, par là même, une marine marchande prospère.

« S'il est vrai que notre commerce et notre industrie ne pourront s'imposer sur les marchés étrangers et supplanter les commerçants austro-allemands qu'avec des lignes marchandes puissamment organisées, il est plus vrai encore que les conditions essentielles de l'existence de ces lignes, c'est qu'elles aient un ali-

ment suffisant et que nous soyons en mesure d'offrir sur les marchés étrangers des produits capables de concurrencer victorieusement les produits allemands.

« Pour cela il faut nous donner les moyens et les facilités dont disposaient les Allemands de par la *zone franche*. »

Dans une note du 27 octobre 1915, la même Chambre de commerce d'Alger appelait plus particulièrement l'attention sur les trois questions suivantes relatives aux transports maritimes (1).

1° Fixité des prix du frêt.

Nous notons également votre promesse de nous aviser, après la guerre, des prix de campagne que vous pourrez établir, en ce qui concerne principalement les vins et les céréales.

On conçoit que, pendant la crise, il vous soit difficile de notifier longtemps à l'avance, à cause des brusques variations des conditions économiques, les modifications du prix des frêts que vous croyez devoir décider. Mais, lorsque les circonstances seront redevenues normales, il n'en sera plus de même. C'est à bon droit que le commerce a toujours protesté contre ces relèvements soudains des frêts qui, en modifiant les prix de revient et en bouleversant l'économie des marchés en cours d'exécution, lèsent gravement ses intérêts légitimes. Il est, de toute évidence, impossible

(1) Extrait d'une lettre adressée à la Compagnie Générale Transatlantique.

de faire des affaires sous la menace d'augmentation des prix de transport survenant à l'improviste. Nous demandons donc de nouveau, avec la plus vive insistance, qu'après la guerre toute augmentation des prix de frêt ne soit mise en vigueur qu'avec des délais de préavis raisonnables, analogues à ceux que les compagnies de chemins de fer, appelées à supporter, comme les compagnies de navigation, les hausses brusques du prix des charbons et des matières accessoires, sont tenues d'observer pour modifier leurs tarifs.

2° Suppression des clauses d'exonération des connaissements.

Cette réforme est réclamée depuis longtemps par le commerce algérien. Elle pourrait être réalisée par le vote de la proposition de loi de Monzie, qui prohibe les clauses abusives des connaissements en ce qui concerne le domaine de la navigation réservée. Notre compagnie a, à plusieurs reprises, au cours de ces dernières années, proposé cette solution qui ne met pas en jeu le côté international de la question et ne comporte, dès lors, pour l'armement français, aucun motif légitime d'opposition contre la réforme. Aussi a-t-elle, sous réserve de quelques modifications de détail, donné son approbation à la proposition de Monzie, en demandant toutefois qu'elle soit complétée par une disposition prohibant également, dans la navigation réservée, les clauses arbitraires d'attribution de compétence.

La suppression, dans la navigation réservée, de toutes les clauses que les compagnies de navigation insèrent dans les connaissements en vue de s'exonérer, vis-à-vis des chargeurs, de leurs responsabilités légales, est indispensable pour réaliser la sécurité des transports, pour obliger les compagnies à exercer une surveillance attentive qui prévienne les vols dont elles se désintéressent actuellement parce qu'elles sont pratiquement irresponsables et qui, à la faveur de cette situation, deviennent de plus en plus fréquents et audacieux au lieu de n'être que l'exception.

3° Zones franches.

Enfin, avec la Chambre de commerce de Marseille et nombre d'autres Chambres de commerce de France, nous croyons devoir insister sur l'opportunité de la création de zones franches qui, sans modifier notre régime protectionniste, en sont le complément nécessaire et peuvent seules mettre nos exportateurs véritablement à même de concurrencer les produits allemands sur les marchés étrangers et développer, en même temps que notre commerce extérieur, notre marine marchande. On a cru pouvoir mettre d'accord partisans et adversaires des zones franches en préconisant la réforme du régime des entrepôts. Mais, outre que cette réforme ne serait qu'une demi-mesure qui aurait surtout pour effet d'ajourner indéfiniment les grands avantages que le commerce français retirerait des zones franches, ce serait s'illusionner que de croire obtenir ainsi l'adhésion des protectionnistes

intransigeants. A peine le récent projet de loi relatif à la réforme du régime des entrepôts a-t-il été déposé par le Gouvernement que nous les voyons proclamer que l'institution des entrepôts francs leur apparaît comme bien plus dangereuse que l'institution des zones et des ports francs (1). Dès lors, ne vaut-il pas mieux, en se plaçant uniquement au point de vue de l'intérêt général, se décider à réaliser une réforme complète et à créer des zones franches offrant toutes facilités de réception des produits étrangers, de manipulation, de mélanges et de réexpédition à l'étranger, c'est-à-dire à nous donner, pour développer notre commerce d'exportation et aider puissamment au relèvement et à la prospérité de notre marine marchande, les moyens mêmes dont disposaient nos ennemis?

Il est à remarquer qu'en Algérie l'idée des zones franches ne se heurte pas aux préjugés qui retiennent encore la métropole, attendu que la colonie est un pays essentiellement agricole et très peu industriel et que, loin d'éveiller des craintes de concurrence, la zone franche est reconnue susceptible d'ouvrir aux produits algériens, et notamment aux vins, de nouveaux débouchés à l'étranger. Ce résultat profitable au développement économique de l'Algérie ne pourrait qu'être bien vu de la métropole et la viticulture métropolitaine, qui redoute la concurrence des vins algériens, ne manquerait pas d'en être satisfaite. Nous

(1) Projet déposé sur le bureau de la Chambre par M. E. Barthe, député.

avons d'ailleurs offert, en tout état de cause, de faire à Alger l'essai d'une zone franche et nous ne pouvons que répéter que nous sommes à la disposition des Pouvoirs publics pour réaliser cette expérience en affectant à l'installation d'une zone franche, partie des terrains que nous projetons de gagner sur la mer dans la baie de l'Agha. »

V

LA QUESTION DU CRÉDIT A L'EXPORTATION

Tout le monde connait l'état d'infériorité dans lequel se trouvaient nos exportateurs en face de leurs concurrents allemands en matière de crédit d'exportation. Dans un rapport très complet sur la question, que la Chambre de commerce de Marseille, dont il est le président, a adopté le 15 février 1915, M. Artaud expose que les opérations d'exportation comportent fatalement une double immobilisation du capital exposé résultant du voyage d'aller des marchandises et du voyage du retour des fonds. Il explique que, pour une livraison faite en Chine, au Japon, au Chili, six à huit mois séparent forcément le moment de l'expédition des marchandises du moment où les fonds qu'elles représentent rentrent dans la caisse de l'exportateur. Il s'ensuit que le capital de l'exportateur français, qui fait face à des affaires par ses seules ressources, ne se renouvelle qu'une fois et demie dans l'année.

« L'Allemand, dit M. Artaud, vend, au contraire, dans un pays où le banquier allemand *précède* l'exportateur et a des clients sur lesquels le banquier alle-

mand lui donne les renseignements les plus circonstanciés et les plus complets, et ce banquier ou son correspondant, en Allemagne, lui escompte des traites, quelle qu'en soit l'échéance, puisque cette échéance n'a été accordée que sur le conseil du banquier allemand établi dans le pays vers lequel se fait l'exportation.

« Dans ces conditions, l'exportateur allemand peut, si les commandes qu'il a en mains le lui permettent, renouveler trois fois, cinq fois, *dans un seul mois*, le capital employé à ces opérations; et en se réservant, chaque fois, 2 p. 100 seulement de profit, il arrivera tout de même à donner à son capital un loyer de 6 à 10 p. 100 par mois et 72 ou 120 p. 100 l'an. »

M. Artaud propose l'escompte par la Banque de France du papier d'exportation, escompte qui donnerait à l'exportateur français sensiblement les mêmes avantages. La Chambre aura à examiner ce projet très ingénieux qui nous a paru devoir être signalé dans ce travail.

*
* *

Il est hors de doute que les affaires d'exportation exigent, plus que toutes les autres, le concours des banques, que les Allemands jouissaient de ce concours de la manière la plus large et qu'il nous était refusé à nous, Français.

S'il doit continuer à nous faire défaut, nos efforts pour développer notre exportation, même facilités par des institutions douanières libérales, ne donneront qu'un très faible résultat.

L'enquête à laquelle s'est livrée M. Artaud est des plus concluantes.

Dans son rapport, il présentait les observations faites par différentes Chambres de commerce, observations que nous ne pouvons que reproduire étant donné leur importance :

La Chambre de commerce de Mazamet écrivait à M. Jules Roche, à propos du projet de M. Stern, député :

« Ce qu'il importerait au plus haut point de créer dans notre pays, c'est une banque d'exportation, organe indispensable au développement de notre commerce, qui ne pourra prendre dans le monde la place qu'il doit occuper que quand il sera possible de négocier son papier sur l'étranger à échéances éloignées.

« L'Office national du Commerce extérieur indique que les commerçants allemands et austro-hongrois donnent des délais de paiement d'une durée courante de six mois, souvent de neuf mois, parfois même d'un an. Nos moyens de crédit ne permettent qu'à de rares privilégiés d'accorder de pareils délais.

« Les industriels allemands acceptent des délais de paiement plus éloignés encore. J'ai sous les yeux un marché de machines allemandes. Il s'agit d'un marché de 135.000 francs. Le paiement est prévu par septiè-

mes tous les cinq mois, soit un crédit échelonné de trois ans environ.

« Pour se mesurer avec des concurrents nantis de tels moyens de crédit, il faut une organisation bancaire spéciale. Il en existe une au delà des Vosges. Il faut en créer une meilleure en deçà. »

A la date du 15 janvier 1915, la Chambre de commerce de Limoges, en donnant son avis sur la même question termine ainsi :

« M. le Président ajoute qu'un projet, toutefois dont l'étude pourrait être utilement reprise à raison de la situation qui suivra les événements, serait l'organisation d'une banque d'exportation dont il a été très souvent parlé et que peut-être serait-il possible enfin de réaliser.

« Divers projets de création de cette banque d'exportation ont déjà fait l'objet de plusieurs études qui peuvent et doivent faciliter sa fondation définitive. »

A la date du 14 janvier 1915, c'est la Chambre de commerce de Béziers qui écrit à M. Jules Roche sur le même sujet :

« Depuis plusieurs mois, le Gouvernement incite les industriels et les commerçants à profiter de la maîtrise des mers que nous assurent les flottes alliées pour faire de l'exportation et supplanter, auprès des neutres, nos ennemis empêchés. Pour faciliter les Français, le Gouvernement a institué l'assurance des navires et celle des marchandises transportées, mais il ne

s'est point préoccupé des facilités à accorder à l'exportation, facilités qui sont indispensables.

« M. le Ministre des Finances a indiqué, dans son rapport à la Commission du Budget, le crédit par acceptation, comme « opération à envisager ». L'opération est à envisager en vue de son exécution immédiate. Elle améliorera la situation de ceux qui pourront en profiter. Elle donnera quelques mois de crédit, trois mois au plus pour les crédits par acceptation à l'importation, six mois au plus pour les crédits par acceptation à l'exportation et pour ces derniers à la condition que la banque accepte d'abord un billet à ordre à 90 jours, payable par l'exportateur lui-même au moyen d'une traite à 3 mois sur ces clients. »

« En la plupart des cas, le moyen envisagé sera insuffisant.

« Pour supplanter des concurrents définitivement supprimés, on peut imposer ses conditions, mais ces concurrents ne seront pas toujours empêchés. Il faudra donc que les commerçants puissent offrir des conditions de paiement au moins égales à celles offertes par ces concurrents. »

Ces citations très actuelles nous dispensent de rappeler les projets dont il est question et leurs études, lesquelles ont montré, depuis de longues années, combien il était urgent d'aider financièrement l'exportation dans ses opérations.

Cela se comprend du reste, si l'on songe que, le

crédit étant utile dans toutes les affaires, il l'est encore plus dans des opérations qui comportent fatalement une double immobilisation résultant du voyage d'aller des marchandises et du voyage de retour des fonds.

Une livraison, au comptant, faite en Chine, au Japon, au Chili, et transportée par des moyens rapides, exige quatre mois environ d'immobilisation; or, il est à peu près impossible d'exiger le comptant à l'arrivée, des clients d'exportation. Il est bien rare que les gens qui vont exploiter des pays neufs aient de grosses fortunes, et, en outre, les débouchés d'exportation sont généralement des pays agricoles où ceux qui possèdent font, dans l'intervalle des récoltes, des avances qu'ils récupèrent aux récoltes. Il faut donc faire dans ces pays des crédits qui s'ajoutent aux délais d'immobilisation. Six à huit mois séparent forcément le moment de l'expédition des marchandises du moment où les fonds qu'elles représentent rentrent dans la caisse de l'exportateur. Il s'ensuit que le capital de l'exportateur, faisant face à ses affaires par ses seules ressources, ne se renouvelle qu'une fois et demie dans l'année et que, s'il veut se réserver un loyer annuel raisonnable de son capital et parer par avance aux risques d'insolvabilité des clients, il est obligé de majorer ses prix dans une forte proportion. La majoration doit être d'autant plus forte sur le produit exporté que l'exportateur est généralement obligé de faire l'avance des frais de transport, qui sont considérables pour les opérations lointaines, et que

c'est le total du produit et des frais qui est immobilisé et qui court des risques.

Comment veut-on que dans ces conditions et sans aide financière se développe l'exportation?

L'Allemand vend dans un pays où le banquier allemand précède l'exportateur, et a des clients sur lesquels le banquier allemand lui donne les renseignements les plus circonstanciés et les plus complets, et ce banquier, ou son correspondant en Allemagne, lui escomptent ses traites, quelle qu'en soit l'échéance, puisque cette échéance n'a été accordée que sur le conseil du banquier allemand établi dans le pays vers lequel se fait l'exportation.

Dans ces conditions, l'exportateur allemand peut, si les commandes qu'il a en mains le lui permettent, renouveler plusieurs fois dans un seul mois, le capital employé à ces opérations, puisqu'il ne subit aucune immobilisation, et, en se réservant chaque fois deux pour cent seulement de profit, il arrivera tout de même, ainsi que nous le faisions observer tout à l'heure, à donner à son capital un loyer de six ou de dix pour cent par mois et de soixante-douze ou de cent vingt pour cent l'an. Cela permet de parer à bien des risques d'ailleurs très réduits par l'organisation bancaire. L'exportateur français, obligé de vendre plus cher par suite de la nécessité de vivre sur son capital et de le rénumérer, n'a comme clientèle que les maisons d'importance secondaire et le risque d'insolvabilité qu'offrent ses clients est bien plus grand.

Le moment est donc bien choisi pour examiner les services réciproques que peuvent se rendre les banques et l'exportation.

Il semble paradoxal d'affirmer qu'aucune combinaison de banque n'exige de moindres capitaux que celles qui favorisent l'exportation et qu'aucune ne rapporte davantage, c'est cependant rigoureusement vrai et les faits sont là pour le prouver.

Prenons quelques exemples. Le bilan au 30 juin 1914 de la Hong-Kong et Shanghai Banking Corporation, voté à l'Assemblée générale du 22 août dernier, indique que cette banque, fondée en 1867, au capital de 15.000.000 de dollars avait 33.000.000 de dollars de réserve, dont 15 millions en sterling et 18 millions en argent, sans compter 7.367.349,29 dollars d'immeubles amortis. Le compte de profits et pertes donnait pour les six mois de janvier à juin, net des frais et intérêts payés et dûs, 3.523.492,17 dollars et cette somme venait se joindre dans ce compte à 2.067.311,86 dollars non répartis au 31 décembre précédent. Ajoutons que cette moitié d'exercice était normale et que les précédents bilans de cet établissement de crédit offraient depuis dix ans les mêmes caractéristiques.

Dira-t-on qu'il s'agit là d'une affaire anglaise et que les conditions d'opérations sont trop différentes de celles que nous pouvons pratiquer? Nous prendrons alors les deux derniers bilans de la banque de l'Indo-Chine, société éminemment française, créée après la

Hong-Kong and Shanghai Banking Corporation, en 1875, et nous y verrons que cet établissement, qui a 12 millions de francs de capital versé, a fait, en 1912, pour 1 milliard 837.197.917 fr. 33 d'opérations productives, et en 1913, 2 milliards 100.288.764 fr. 30; que ses bénéfices ont été pour ces deux années :

En 1912 : bruts, 21.611.696 fr. 93; nets, 6.520.322 fr.;

En 1913 : bruts, 22.735.763 fr. 59; nets, 6.783.243 francs 33;

que ses réserves sont, au 31 décembre 1913, de 36 millions de francs, indépendamment des réserves statutaires de 6.827.739 fr. 63, d'un fond de dotation et de réserve des agents de Chine de 2.500.000 francs et d'une réserve immobilière de 2.600.000 francs.

Il semble que sur ce terrain d'affaires productives et de sage et prévoyante administration, nous pouvons supporter la comparaison avec les Anglais.

Pour ne pas multiplier les exemples, citons encore la banque de l'Afrique occidentale qui, avec un million et demi de francs versés (6 millions libérés du quart) et ses réserves, a fait face en 1912 et 1913 au mouvement d'affaires suivant :

	1912	1913
Saint-Louis et Rufisque...	208.615.507,55	266.671.144,35
Dakar (créé en 1913)......	»	69.053.449,58
Conakry..................	58.471.107,71	41.650.358,44
Grand-Bassam et Assinie...	53.297.928,11	41.475.377,29
Porto-Novo................	32.896.896,51	27.302.086,81
Libreville................	330.277,98	397.316,55
	353.611.717,86	447.549.711,93

On remarquera la progression générale des affaires et la réduction sur les points où le mauvais état des récoltes ont exigé de la prudence.

Les bénéfices ont été pour le deuxième exercice de 710.031 fr. 86.

Les réserves sont de 2.640.957 fr. 06 sans compter 324.942 fr. 18 d'amortissements.

Il s'agit là d'un établissement créé en 1901.

Jusqu'à ce jour, l'erreur a été de n'entrevoir la solution du problème que dans la création d'une banque de plus; or l'échec des promoteurs éminents de ces combinaisons en ont prouvé toute la gravité. Il faut pour atteindre le but, ouvrir l'exportation à toute la banque, ou plutôt à tous les banquiers et même à tous les capitalistes qu'elle tentera.

Résumons-nous et concluons.

Les Allemands ont toutes sortes de facilités de réception à l'entrepôt ou en zone franche des produits étrangers; de manipulation, de mélanges et de réexpédition à l'étranger, et nous n'en avons pour ainsi dire aucune. Nous ne pouvons donc les concurrencer qu'avec une partie de ces facilités et les extensions d'entrepôts et la zone franche que nous demandons ne constituent qu'une partie de ces facilités, en attendant les suppressions de droits fiscaux inutiles qui éloignent la marchandise d'un port national au profit d'un port étranger voisin, et en attendant les aménagements locaux qui accélèreront et simplifieront, c'est-à-dire qui rendront moins onéreuses les transformations.

Les Allemands et tous les peuples exportateurs bénéficiant d'une organisation financière dans laquelle le banquier précède l'exportateur, le renseigne sur la valeur du client d'exportation, prend ses traites et permet les longs crédits; et les affaires de banque à l'extérieur étant généralement très prospères et exigeant des crédits par suite des délais d'immobilisation résultant des voyages de la marchandise à l'aller et des fonds pour le retour, et par la production généralement agricole des débouchés d'exportation, il y a lieu de doter la France d'un organisme donnant les mêmes résultats, mais adapté à l'extrême division de notre fortune et permettant aux banquiers particuliers et même aux capitalistes de faciliter l'exportation.

L'admission par la Banque de France à l'escompte du papier d'exportation présenté par les banquiers ou capitalistes ayant accès auprès d'elle, répond à ce besoin de concours financier; la Banque de France étant autorisée à augmenter jusqu'à cinq cents millions de francs pour répondre à cette nécessité le maximum de sa faculté d'émission. La Banque de France ferait ensuite encaisser, par les établissements spécialistes des affaires de banque dans les pays destinataires, les effets pris par elle à l'escompte, ce qui est conforme à ses principes actuels.

Ajoutons que la question étant de toute urgence, un décret soumis au Parlement devrait la régler dans le plus bref délai possible.

*
* *

Si donc nous voulons un commerce d'exportation prospère, il est de toute urgence que nous organisions une marine marchande susceptible de rendre des services en conséquence. On parle, on discute, on ergote, les projets sont nombreux, les initiatives dispersées, il est nécessaire de coordonner tous les efforts.

L'heure est particulièrement grave, et la nécessité d'agir apparaît d'autant plus inéluctable si l'on tient compte des pertes de guerre.

D'août 1914 au 30 avril 1916, 1.475 navires marchands de toutes nationalités, représentant une jauge brute totale de 3.324.725 tonneaux, ont été coulés ou saisis par faits de guerre.

Les marines marchandes alliées ont perdu 769 navires, représentant 1.740.573 tonneaux.

Les marines marchandes ennemies ont perdu, dans le même temps, 526 navires représentant 1.326.725 tonneaux. L'Allemagne, à elle seule, a perdu 187 navires représentant 611.931 tonneaux.

Enfin les neutres ont perdu 180 navires, représentant 257.427 tonneaux.

Depuis le 30 avril 1916, la guerre sous-marine a repris plus intense que jamais. Malgré qu'aucune statistique n'ait été publiée, il semble bien que ce sont

surtout les marines marchandes neutres qui en aient fait les frais. La Norvège a été particulièrement atteinte.

L'Allemagne poursuit une politique « d'après guerre » en coulant le plus possible de navires marchands, afin d'être à la cessation des hostilités maîtresse des mers.

Pour contrebalancer cette politique, il est bon de se rallier à la proposition du lieutenant-colonel Pages Croft, membre de la Chambre des Communes, proposition faite aux armateurs anglais qui l'ont adoptée à l'unanimité :

« Avant tout examen de proposition de paix, les Allemands seront tenus de remplacer, quille pour quille, tonne pour tonne, tous les navires coulés. »

Ayons surtout une *politique maritime*, c'est-à-dire un programme nettement établi. Sachons enfin que cette question de la marine marchande est liée non seulement aux débouchés commerciaux, mais qu'il faut y rattacher encore : les chemins de fer, les canaux, l'autonomie des ports, les zones franches, les ports francs, les multiples et diverses interprétations de l'inscription maritime.

Dans quelque temps, la loi de 1906 sur le système des primes vient à échéance, n'attendons pas à demain pour étudier un projet de complète réorganisation maritime, demain c'est du temps perdu, demain c'est l'improvisation, pour des considérations électorales, des

amendements parlementaires, demain c'est trop tard, lorsque nous sortirons de nos discussions misérables, nous verrons que les places sont prises, les débouchés occupés, par les flottes des autres nations, l'heure que nous vivons ne se représentera pas deux fois dans l'histoire du monde. Ne perdons plus de temps, à l'œuvre, tout de suite, pour la gloire de la Patrie.

BIBLIOGRAPHIE

Ch. Aubert. — *Le développement du port de Nantes*, 1913.

A. Artaud. — *Urgence de prendre pied dans les débouchés allemands et austro-hongrois.*

Léon Bazin. — *La législation protectrice de la marine marchande.*

Bouisson. — « Réquisition des paquebots de commerce » (Rapport Chambre des députés, 26 mars 1915).

A. Carpentier. — *Essai sur le régime des canaux*, 1892.

Claude Casimir-Périer. — *Brest, port transatlantique européen.*

Michel Chevalier. — *Des intérêts matériels en France*, 1843.

C. Colson. — *Statistique des transports et du commerce international en France et à l'étranger.*

Chambre de Commerce de Marseille. — Rapport, 16 février 1915.

Dupuy de Lôme. — Rapport, 15 juin 1874.

A. Falconnier. — *Mesures à prendre en cas de grèves maritimes.* (Chambre de commerce de Paris, 25 mai 1906.)

Gabriel Fermé. — *L'utilisation du canal de Panama* (Chambre de commerce de Paris).

Guestier. — *L'extension du port de Bordeaux*, 1914.

A. Huart. — *Les ports de commerce français*, 1911.

Journal Officiel (26 mai 1913). — Sénat, discours de MM. Henry Bérenger et Jean Morel. — Débats parlementaires : 8 octobre 1905, 17 novembre 1905, 24 novembre 1905, 1er décembre 1905, 9 décembre 1905, 16 décembre 1905, 17 décembre 1905, 20 janvier 1906, 27 janvier 1906, 3 février 1906, 10 février 1906, 17 février 1906, 13 avril 1906.

Landry. — « Les conditions actuelles de notre commerce d'exportation » (Rapport de la Chambre des députés, 8 juillet 1915).

Budget général de la Marine. — 1900 à 1915.

L. Lafitte. — *La concurrence des voies ferrées et des voies navigables*, 1903.

Ministère du Commerce et de l'Industrie. — Recueil des lois et règlements.

Paul Rigollet. — *Etablissement de zones franches dans les ports maritimes.* (Chambre de commerce d'Alger.)

Emmanuel Rousseau. — Rapport de la Commission extra-parlementaire de la marine marchande, 1904.

Maurice Rondet-Saint. — *L'organisation des services maritimes français*, 1915.

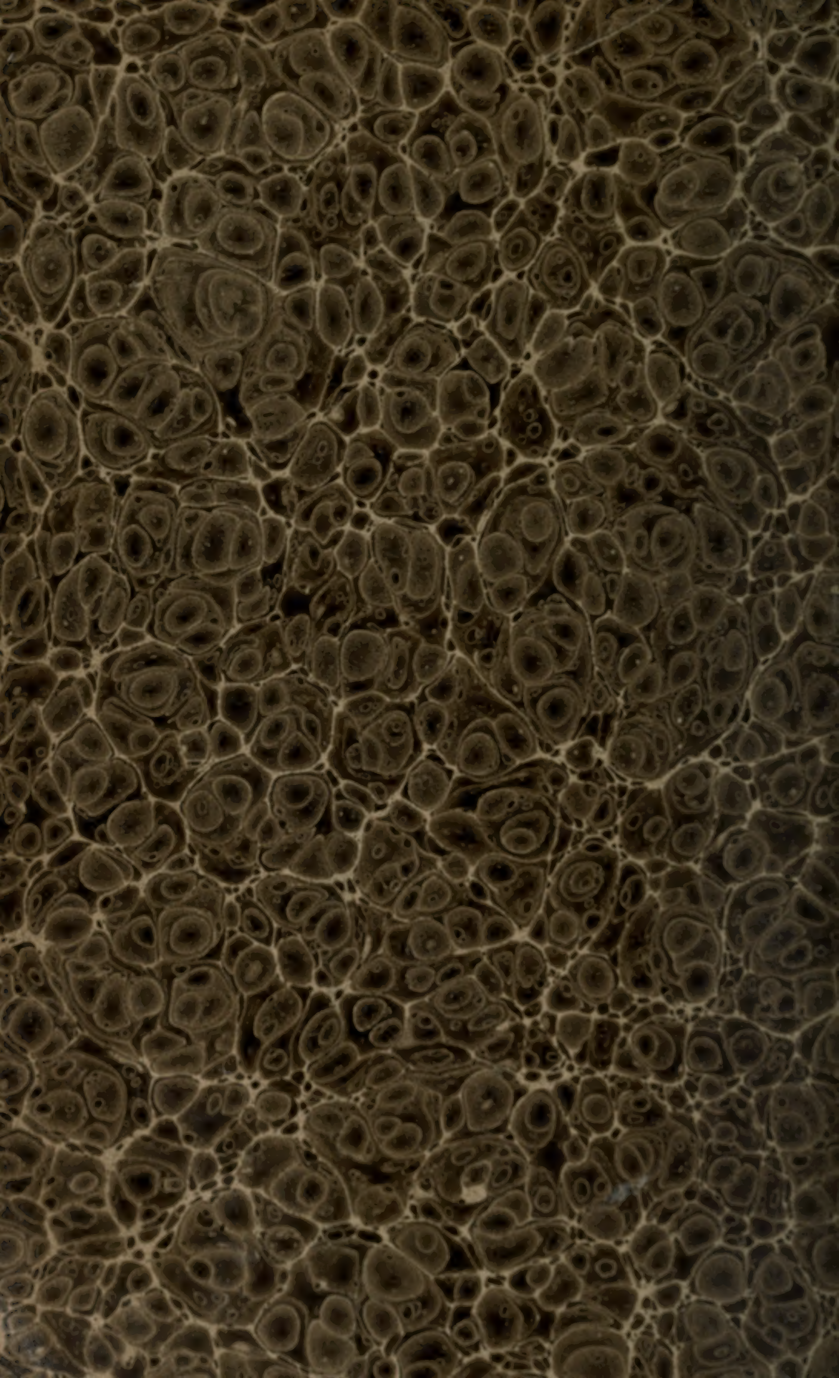
Statistique générale de la France. — 1911 à 1915.

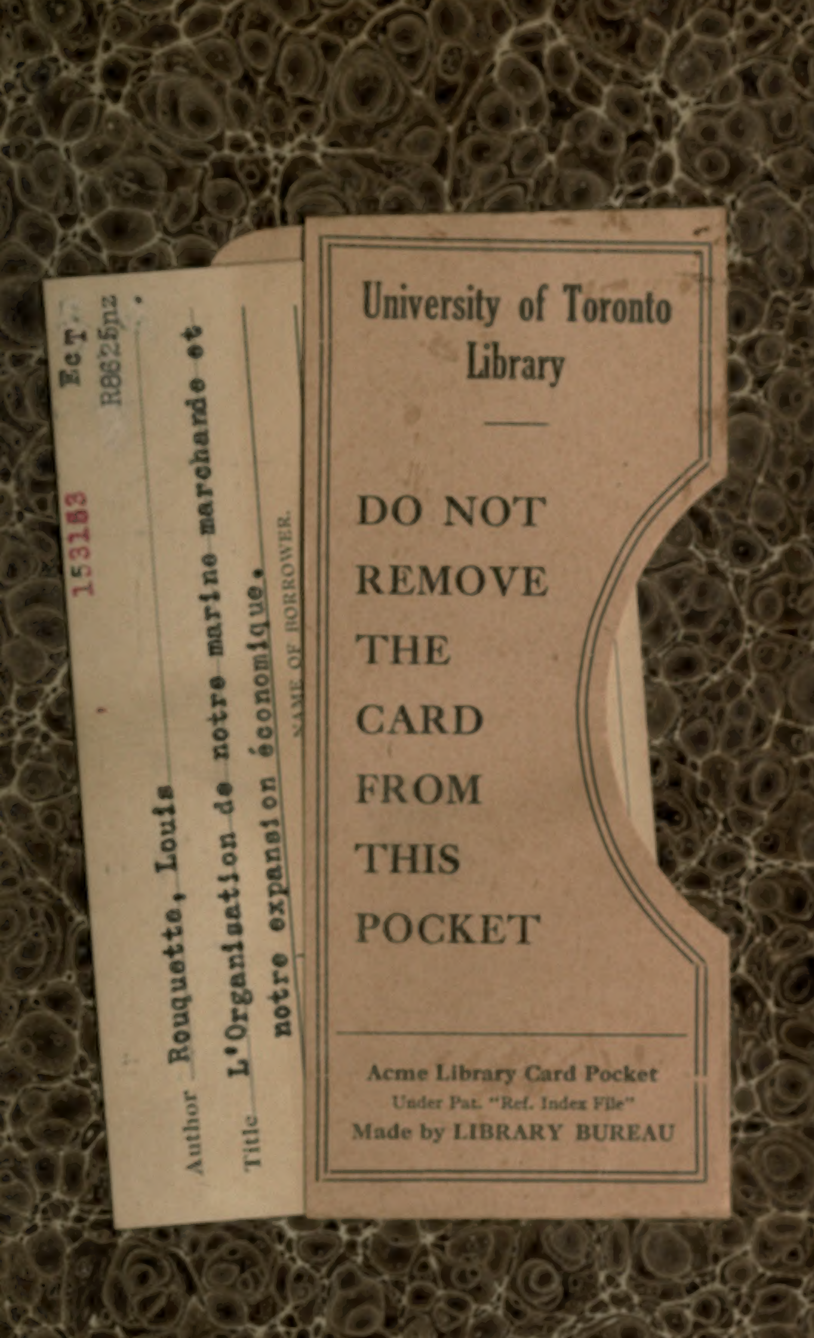
Documents statistiques. — 1912 à 1915.

Yves le Trocquez. — *Ports maritimes et voies de navigation intérieure.*

TABLE DES MATIÈRES

MARC IMHAUS ET RENÉ CHAPELOT, ÉDITEURS, PARIS-NANCY





University of Toronto
Library
DO NOT
REMOVE
THE
CARD
FROM
THIS
POCKET
Acme Library Card Pocket
Under Pat. "Ref. Index File"
Made by LIBRARY BUREAU
EcT
R8625nz
153183
Author Rouquette, Louis
Title L'Organisation de notre marine marchande et notre expansion économique.
NAME OF BORROWER.

